Roberto Finzi

Working Paper n. 63
Dipartimento di Scienze Economiche e Statistiche
Università degli Studi di Trieste

Trieste, perché [**]

> In generale nella storia di Trieste (e non sappiamo se ciò sia propriamente particolare di essa) troviamo che più volte e in vari sensi la tradizione posteriore ebbe tendenza a sopravvalutare i fatti del passato, e la storiografia stessa risentì di conseguenza gli effetti di tale sopravvalutazione
> Fabio Cusin, *Appunti alla storia di Trieste*, Trieste, 1930, p. 113)

1. 18 marzo 1719

Non sappiamo che tempo facesse il 18 marzo 1719. Né qualche indicazione utile ci offrono le " osseruationi de tempi di

---

[**] Il testo che segue non avrebbe visto la luce senza l'aiuto prezioso di Tullia Catalan e Alessandro Stebel. L'idea di fondo del saggio è nata dai frequenti scambi di idee, oltre che con Tullia Catalan, con Daniele Andreozzi e, specialmente, con Loredana Panariti al cui lavoro *Il " dannato commercio ". Trieste nel secolo XVIII*, " Metodi e ricerche ", n.s., XVII, 2 (luglio-dicembre 1998), pp. 111- 127 deve molto l'impostazione di queste pagine. Del pari, come si coglierà dalla lettura, il punto di vista da me qui espresso è debitore al capitolo 2 (*La città nuova*), e specie alle sue prime pagine, di Angelo Ara, Claudio Magris, *Trieste. Un'identità di frontiera* uscito, come è noto, per i tipi di Einaudi e da me visto nella ristampa del 1995. Il testo di Panariti fu discusso in un seminario tenutosi a Klagenfurt, sotto la guida di Helmut Rumpler: da quell'occasione ho tratto molti stimoli. Così come molte sollecitazioni mi sono venute da Claudio Magris, Giovanni Miccoli, Giovanni Panjek, Renato Zangheri cui ho imposto la fatica di una lettura preventiva di questo mio contributo, del quale, è inutile dire, la responsabilità è solo mia e della mia testardaggine, incapace, questa volta come molte altre, di cogliere fino in fondo le suggestioni venutemi dai lettori.

Per maggiore comodità del lettore non specialista le citazioni da opere o documenti non italiani sono state da me tradotte

giorno in giorno” contenute nei cosiddetti *Diari* di Antonio Fabrizio Scussa che vanno dal 1732 al 1749: giornate belle e brutte si alternano distribuendosi in modo del tutto indifferente nei diciassette anni di notazioni climatiche che possediamo. Del resto, per i triestini che lavoravano, oziavano, si arrovellavano su come mettere insieme pasto e cena, soffrivano e gioivano il 18 marzo 1719 fu un giorno come tanti. Succede spesso così nei momenti di svolta storica. Mentre gli abitanti di Trieste vivevano una normale giornata di fatica, ozio, gioie, dolori, indifferenza Sua maestà Carlo VI “ per la Dio grazia Imperatore eletto dei Romani, sempre Augusto, Re di Germania, Spagna, Ungheria, Boemia, Dalmazia, Croazia, Slavonia, Servia, ecc. ecc., Arciduca d’Austria, Duca di Borgogna, Brabante, Milano, Stiria, Carinzia, Cragno e Würtemberg, Conte di Absburgo, Fiandra, Tirolo, Gorizia, Gradisca, ecc. ecc.” dalla sua residenza in Vienna emana un editto che nella memoria e nella storia triestine verrà chiamato “legge del portofranco “: con esso, scrive sua maestà cesarea, “dichiariamo [...] temporaneamente *porti franchi* le due nostre città sull’Adriatico, Trieste e Fiume “ [1] . Col tempo la storia della città ne risulterà segnata in modo decisivo.

Cosa ha indotto l’imperatore a quel provvedimento e ad altri che seguiranno ? Qualche anno dopo, nel 1725, Francesco Donado (o Donà), ambasciatore della Serenissima presso la corte imperiale, così delinea al suo governo i progetti dell’Absburgo:

> dall’àver egli a differenza di tanti suoi Precessori veduto, e scorso il mondo, e contratta alcuna esperienza della marina, ne trasse quel desiderio, a cui agogna da tanto tempo, e a cui sembra per gli avenimenti moderni, che la fortuna gli vada agevolando la via, di rendersi un giorno Potenza maritima, e commerciante. La abbondanza di tanti famosi porti di mare, che egli possiede fù la base della vastissima idea; poiche niente meno si è concepito, che di tirare una linea di communicazione dalle spiagge Arciducali sopra l’Adriatico a quelle del Regno di Napoli, quindi passando per la Sicilia scorrere fuor del Mediteraneo, e girando per Portogallo porger la mano alla navigatione d’Ostenda, per ingolfarsi all’Indie, si Orientali, che

[1] *a*) *I diari di Antonio Scussa*, a cura di Giacomo Bralin, “ Archeografo triestino”, s. III, XV (1929-1930), supplemento al volume del centenario fasc. I e II, pp. 7, 42, 72, 113, 155, 182, 203, 218, 234, 250, 261, 274, 290, 305, 329, 342, 351; *b*) [Pietro Kandler], *Emporio e portofranco di Trieste (puntata estratta dalla raccolta CONTI delle Leggi speciali per Trieste). Scritta dal procuratore civico ad ordine speciale del consiglio municipale*, Trieste 1864, pp. 110, 107, 110. Corsivo mio

Occidentali, in competenza di quelle Nazioni che per nostra fatalità, ne sono da tanto tempo in possesso [2] .

La lente del veneziano è acuta, per quanto poi la storia si sarebbe incaricata, di lì a poco, di mostrare la vanità dei progetti imperiali, ma non delle preoccupazioni di Venezia, avviata al tramonto.

I trattati del 1713-1714 avevano attribuito all'Austria i Paesi Bassi ex Spagnoli - più o meno l'attuale Belgio - e i possedimenti peninsulari italiani della monarchia iberica. La Sicilia era passata ai Savoia mentre la Sardegna veniva assegnata agli Absburgo.

Il 13 aprile 1716 Impero e Serenissima stipulano un'alleanza contro il Turco; Eugenio di Savoia ottiene una serie di vittorie e nell'agosto dell'anno successivo entra a Belgrado. Nel 1718 Vienna, veneziani e ottomani firmano la Pace di Passarowitz che, ha scritto R. A. Kann, " per circa un secolo, fino al 1813-1814 [,,,] rimase l'ultimo pieno successo delle armi e del potere politico degli Absburgo" [3]. Il 2 giugno dell'anno precedente Carlo VI aveva emanato un'ordinanza che, nel Golfo (vale a dire in Adriatico), " rivendicava alla marina imperiale non soltanto libertà di traffico, sempre tollerata da Venezia, ma perfino l'armamento di flotte militari nelle proprie basi adriatiche". Al momento più una petizione di principio che una realtà. Dieci anni prima un ufficiale francese aveva " censito " la marina imperiale dell'Adriatico. Secondo questa fonte, a Buccari si trovavano " 2 barche prese agli spagnoli"; a Segna " 3 fregate e 6 galeotte "; a Trieste " 2 grosse marciliane"; a Fiume, che qui appare come il porto più cospicuo, " 3 grosse marciliane, 2 altre marciliane, 1 fregatone, 1 grossa barca, un vascello da 20 pezzi, 1 altro vascello da 20 pezzi " [4] . All'indomani di Passarowitz - che porta ai domini absburgici Banato, Piccola Valacchia e Serbia settentrionale con Belgrado - nel 1719 si ha non solo la proclamazione del porto franco a Trieste e Fiume ma anche la fondazione della cosiddetta Compagnia Orientale e della Compagnia di Ostenda per il commercio con le Indie, che richiamava in vita un progetto del 1698 poi vanificato dalla guerra di successione spagnola. L'anno successivo Vienna ottiene, in cambio della Sardegna ceduta ai Savoia, la Sicilia, dove

---

[2] *Relation des Francesco Donado, 1725* in Luigi Firpo, a cura di, R*elazioni di ambasciatori veneti al Senato*, Torino 1968 (reprint dell'edizione austriaca Wien 1867 e 1863), IV (Germania,1658-1793), p. 634

[3] Robert A. Kann, *Storia dell'impero asburgico (1526-1918)*, trad. it., Roma 1998, p. 115 (l'edizione originale inglese è del 1974)

[4] Massimo Costantini, *Commercio e marina* in *Storia di Venezia. VIII. L'ultima fase della Serenissima*, Roma 1998, p. 561; Jean Georgelin, *Venise au siècle des lumières*, Paris-La Haye 1978, p. 101

un contingente austriaco era sbarcato nel 1719. L'Austria aveva così " raggiunto la maggior estensione territoriale della sua storia"; la diretta signoria dell'imperatore si estendeva " da Ostenda, sulla costa atlantica, fino alla Serbia e alla Valacchia, dalla Sicilia alla Slesia e al bassopiano settentrionale tedesco " [5] . Nel 1722 l'imperatore concede alla Compagnia dei Paesi Bassi ex spagnoli il privilegio di fare a scalo a Trieste per i viaggi alle Indie.

Donado, dunque, coglie bene il disegno di Carlo VI. Sennonché già nel 1727 l'imperatore deve cedere alle pressioni delle potenze marittime - Francia, Olanda , Regno Unito - e sospende per sette anni l'attività della Compagnia di Ostenda. Quattro anni dopo, in cambio del riconoscimento della Prammatica Sanzione da parte della Gran Bretagna (e poi dell'Olanda), i privilegi della Compagnia vennero definitivamente cassati. E i sogni marittimi dell'Austria drasticamente ridimensionati anche attraverso i vincoli contenuti nel " V° capitolo del Trattato di Vienna " del 1731 per cui

> le Mercanzie le quali, dalla nuova compagnia Orientale [ipoteticamente] stabilita sopra il Littorale Austriaco si traessero dall'Indie, avessero a capitare direttamente in Porti d'Istria, da dove espedire si potessero a quelli di Genova e Livorno o lungo il Po' della Lombardia; ma non mai alle spiaggie delle Due Sicilie.

---

[5] Adam Wandruszka, *Il mondo politico europeo nel XVIII secolo in I propilei. VII. Dalla Riforma all'illuminismo*, trad. it., Milano, 1968, p. 466 (l'edizione originale tedesca è del 1964)

La Compagnia Orientale fu istituita con patente del 27 maggio 1719; suoi " mercati di sbocco e di rifornimento " avrebbero dovuto essere " soprattutto i Paesi dell'Oriente mediterraneo e della vicina Asia " (Fulvio Babudieri, *Trieste e gli interessi austriaci in Asia nei secoli XVIII e XIX*, Padova 1966, p. 14 . Al proposito cfr. pure Michel Huisman, *La Belgique commerciale sous l'Empereur Charles VI. La Compagnie d'Ostende*, Bruxelles-Paris, 1902, p. 157)

La data di fondazione della Compagnia di Ostenda – il cui nome ufficiale è Compagnia Imperial-regia stabilita nei Paesi Bassi Austriaci - è solitamente indicata nel 1719, sebbene le lettere patenti con i privilegi della compagnia vengano definitivamente approvate solo nel novembre del 1722 (Huisman, op. cit., p. 215). La cosa si spiega con il fatto che sul finire del 1719 Carlo VI - volendo sostenere la società già formata negli anni precedenti da privati "senza concessione e senza lettere patenti " - " per incitare gli azionisti a sottoscrivere, accordò un'attenuazione del due e mezzo per cento su tutti i diritti dovuti a S.M.I. sulle merci che arrivavano a bordo dei vascelli della compagnia " mentre la corte fece balenare per il futuro la concessione di " una quantità di altri privilegi " (*Dictionnaire Universel de Commerce, d'Histoire Naturelle et des Arts et Métiers...... ouvrage posthume du Sieur Jacques Savary ...... continué sur les Mémoires de l'Auteur ..... par Philemon-Louis Savary .... Sixième edition* **.....**, Gèneve MDCCL, IV, col. 1202)

Carlo VI avrebbe poi voluto aggirare tali vincoli, " tirando una linea " fra Litorale e Sicilia. " Ma – si chiede retoricamente Marco Foscarini, ambasciatore veneziano a Vienna – la Corte di Vienna crede che gli Inglesi sopporteranno questa ingegnosa infrazione del Trattato di Vienna ?" [6].

La Compagnia d'Ostenda comunque " continuò a sussistere come società per azioni e, fino al 1774, continuò a pagare abbondanti dividendi ". Se i soci seguitarono a intascare dividendi, le concessioni del 1727 e la loro definitiva sanzione nel 1731 - sul terreno storico, *ma non soggettivamente* -

> annullarono per sempre le future aspirazioni coloniali dell'Austria. In linea di principio, il progetto relativo alla Compagnia Commerciale era stata una delle poche idee costruttive di Carlo; tuttavia il progetto non avrebbe probabilmente potuto avere un futuro poiché la sede belga non poteva essere facilmente difesa dall'Austria; le difficoltà per il mantenimento del quartier generale della Compagnia e delle installazioni navali in un porto lungo la costa della Manica sarebbero presumibilmente cresciute quanto più la Compagnia avesse avuto successo[7].

Se continuassimo a guardare Trieste nello specchio di Venezia troveremmo che, abbandonata la costa atlantica, i disegni viennesi sembrano essersi realizzati essenzialmente in Adriatico. La scala, incomparabile, non è indifferente. E rivela in realtà non solo una questione di dimensioni.

Il 17 maggio 1768 i Cinque Savi di Mercanzia scrivono al Senato una relazione allarmata :

> oltre ai fatalissimi rapporti enunziati a Vostra Serenità da Predecessori nostri, e da Noi medesimi [...] intorno l'ingrandimento del Porto di Trieste, notizie sempre più funeste giungono a rammaricarci riguardanti il traffico, e le fortunate intraprese dell'Austriaco Littorale, che con dolore vivissimo scorgiamo ogni dì più farsi sensibili, e dannose al Commerzio di questa Piazza, e ai Sudditi di Vostre Eccellenze, *smentiti pur troppo vedendosi tutti quei pronostici, che promettevano non suscettibile di grande incremento in Porto suddetto* [8] .

---

[6] Giacomo Braun, *Carlo VI e il commercio d'oltremare*, " Archeografo triestino", s. II, XIV, 1927-1928, pp. 204 e 228

[7] Walter Markov, *La Compagnia Asiatica di Trieste (1775-1785)*, " Studi Storici", II (1961), 1, p. 5; Kann, op. cit., p. 117

[8] *Sull'ingrandimento di Trieste nel secolo XVIII. Scrittura dei cinque savii alla mercanzia al Senato della Repubblica Veneta XVI maggio MDCCLXVII. Per le auspicatissime nozze del nobile sig. dott. Adelchi avv. Guaita con la nobile contessa Caterina Gozzi*, Venezia s.d. (ma 1879), p. 12. Corsivo mio

Come mai il così perspicuo governo della Serenissima e i suoi celeberrimi servizi d'informazione [9] tanto avevano o avrebbero errato?

Una risposta a tutto tondo attiene alla storia di Venezia, né qui può aver posto. Non c'è tuttavia dubbio che a quell'errore - vero o ipotetico che sia - contribuisce pure una iniziale valutazione intrinseca, per così dire, della rivale, di "quella città [Trieste], *fino a pochi anni sono, asilo di contrabbandieri ed abitata da pescatori e da speditori senza capitali* " , sede di " un popolo a noi male affetto sempre e per tre volte ribelle ", come si legge in documenti di magistrati veneti del 1750 [10] .

Un " miserevole luogo " che lasciato " alle sole sue deboli forze " poco o nulla avrebbe potuto con - è quanto scrivono gli stessi dirigenti triestini della loro città all'alba del secolo XVIII - "negotii [...] così tenui e ristretti, che appena si ritrova un negoziante, che possa disporre del proprio di un migliara di fiorini [...] ora [...] in questa città [...] appena vi si attrovano poche merci per bisogno quotidiano del Paese " [11] .

Spocchioso disprezzo della Dominante per una realtà a quel momento infinitamente minore ? Querimonie verso i potenti di dirigenti periferici per ottenere benefici ? O, da punti di vista diversi, descrizione di una situazione di fatto ? Quest'ultima ipotesi pare la più attendibile.

---

[9] Cfr., al proposito, Paolo Preto, *I servizi segreti di Venezia*, Milano 1994

[10] Cit. in Vincenzo Marchesi, *Le condizioni commerciali di Venezia di fronte a Trieste alla metà del secolo XVIII*, Venezia 1885, pp. 24 e 33. Corsivo mio. Un secolo dopo Pietro Kandler vedrà la definizione di Trieste quale " nido di pescatori " come " dicerie ingiuste ed ingiuriose" ché la città era sede di vescovado, di scuole religiose, di un governo patrizio ([P. Kandler], *Pianta del porto interno ed esterno e della città di Trieste dell'anno 1718*, " L'Istria, V, 18, 4 maggio 1850, p. 130). Sulla presenza – o meno – di pescatori a Trieste cfr. *infra* paragrafo 7 .

Per parte sua Bruno Caizzi ha a suo tempo osservato che la concessione a Trieste della patente di porto franco dovette, inizialmente "lasciare quasi indifferenti " i veneziani " poiché un rescritto regio non bastava certo a colmare l'*inferiorità storica, naturale ed economica* con cui Trieste si presentava alla ribalta adriatica " (B. Caizzi, *Industria e commercio della Repubblica Veneta nel secolo XVIII*, Milano 1965, p. 201. Corsivo mio)

[11] Cit. in Luigi Morteani, *Condizioni economiche di Trieste ed Istria nel secolo XVIII studiate dalle relazioni de' podestà-capitani di Capodistria*, Trieste, 1888, p. 5 . Il documento integrale si trova in Pietro Kandler, *Storia del consiglio dei patrizi di Trieste dall'anno 1382 all'anno 1809 con documenti*, introduzione all'edizione 1972 di Giulio Cervani, Trieste 1972, pp.219-227 (l'edizione originale del lavoro di Kandler è del 1858). "Miserevole luogo " è definita Trieste in *Sull'ingrandimento ...*, cit., p.16 mentre delle " sue deboli forze " parla Marchesi , op. cit., p.14

2. " Non era facile trascegliere il luogo ove fondarlo "

Trieste, al volgere del secolo, è un piccolo centro urbano, che, a parere del podestà di Capodistria Pietro Dolfin, prima dell'istituzione del porto franco " per sé e per il suo ristretto contorno quasi abusava del nome di città" ed era adagiato, scriverà all'inizio dell'Ottocento Domenico Rossetti, nella " felice patriarcale mediocrità, che godette ne' secoli addietro". Tutto fa credere che la sua popolazione in età moderna sia stata stagnante o decrescente [12] . Se così è ci si trova dinanzi a un indicatore significativo. A metà degli anni Ottanta del secolo XX, Paul Bairoch ha calcolato che in Età Moderna - fra 1500 e 1700 - su 52 città portuali dell'Europa (Russia e Balcani esclusi) solo 4 hanno avuto un decremento demografico e 5 una stagnazione. Dunque in oltre l'82 per cento dei casi considerati la popolazione delle città portuali è cresciuta. Non di rado - 16 casi su 52 - di oltre il 200 per cento. Se si considerano, per la stessa area e lo stesso torno di tempo, le città commerciali si ha che su 23 casi presi in esame si è avuta una diminuzione della popolazione in 6 casi e una stagnazione in 4. Ancora una volta, la tendenza prevalente è alla crescita [13] .

A contrario quando Trieste, pur tra difficoltà e attraverso percorsi non lineari, decolla come centro commerciale il suo sviluppo demografico è eccezionale. Secondo i dati finora accreditati dalla storiografia fra 1700 e 1800 la popolazione di Trieste cresce di oltre sei volte; quella di Vienna , nello stesso torno di tempo, non fa che raddoppiare e poco meno del raddoppio è la *performance* di Praga, mentre gli abitanti di Budapest aumentano di 4,4 volte [14] . Le ricerche demografiche svolte per la presente opera da Marco Breschi, Aleksander Kalè,

---

[12] Secondo quanto raccolto da Pietro Montanelli, " aggiunto al civico ufficio statistico-anagrafico ", nel 1905, Trieste avrebbe avuto 6-7.000 abitanti all'inizio del XVI secolo per raggiungere un massimo di 8.000 nel 1578 e quindi decrescere progressivamente fino a 5.000 abitanti all'alba del secolo XVIII (Pietro Montanelli, *Il movimento storico della popolazione di Trieste*, Trieste 1905, p. 67). Le citazioni che precedono nel testo sono in: *Relazione di Pietro Dolfin, podestà di Capodistria, 2 luglio 1754* in Archivio di Stato di Venezia (d'ora in avanti ASV), Cinque Savi alla Mercanzia, I serie, b. 843; Domenico Rossetti de Scander, *Meditazione storico-analitica sulle franchigie della città e porto-franco di Trieste dall'anno 949 fino all'anno 1814*, Venezia 1815, p. 207

[13] Paul Bairoch, *De Jéricho à Mexico. Villes et économie dans l'histoire*, Paris 1985, p. 244

[14] Cfr. William O. McCagg jr. , *Les Juifs des Hasbourg 1670-1918*, trad. franc., Paris 1996, p. 294 (l'ed. originale inglese è del 1989)

Elisabetta Navarra portano a stimare una crescita della popolazione della città fra 1693 e 1800 pari a 4,5 volte.

Quando a Vienna ci si pone il problema di creare un nuovo, grande emporio adriatico adatto a sorreggere il disegno di fare dell'Austria una potenza marittima e commerciale Trieste non è il luogo designato per primo e unanimemente. Anzi, e non a caso il decreto d'istituzione del porto franco prevede e la costituzione di due porti franchi - Fiume oltre Trieste - e una *temporaneità* dei privilegi accordati.

Eva Faber, che al litorale austriaco ha dedicato approfondite ricerche [15] , individua nel dibattito sui siti lo scontro fra due linee:

> quella dei sostenitori dei rapporti commerciali con l'impero turco era favorevole ad un porto croato; e non si pensava solo ai traffici per via di mare, ma anche a quelli per via di terra attraverso i Balcani e fino a Costantinopoli. I porti croati erano, infatti, strategicamente assai importanti, dal momento che si cercava di assicurarsi in Ungheria e nel Banato un mercato per le merci austriache [...]. Al contrario, per i sostenitori dei rapporti commerciali con gli Stati italiani, la Spagna, il Portogallo e i Paesi Bassi austriaci, più opportuno era considerato il rilancio del porto di Trieste come centro commerciale e porto principale della monarchia. Fiume, in questa proposta, rivestiva invece il ruolo di mezzo di comunicazione fra le due diverse vie commerciali [16] .

Se questo, all'inizio, può essere più o meno il fondale, la scena è altrimenti mossa. Le variabili che entrano in gioco sono molteplici. Anche dopo l'emanazione dell'editto che istituisce i porti franchi di Trieste e Fiume, e non per breve tempo. Lo mostra bene l'episodio raccontato al Senato veneto dall'ambasciatore Andrea Corner al cui centro sta Eduard Deichmann

> suddito del re di Danimarca, che lo ha servito lunghissimo tempo nella Marina nel posto di contrammiraglio [...]. Obbligato questo da dissapori di quella Corte ad abbandonare colà il servitio, si ritirò in Olanda, ove ricercato dall'Imperatore, è qui [a Vienna] ultimamente comparso. Egli non ha però voluto sinora accettare questo servitio, volendo prima vedere et esaminare in qual maniera possa la Maestà Sua stabilire una marina e un commercio a Fiume et a Trieste. Con tale oggetto, dopo aver ricevute qui amplissime instrutioni, egli è anche

---

[15] Cfr. Eva Faber, *Litorale Austriaco (1700-1780). Das österreichische und kroatische Künstenland*, Graz-Trondheim, 1995

[16] Eva Faber, *Il ruolo dell'Austria Interiore nella politica commerciale di Carlo VI*, "Cheiron ", XI, 21 (primo semestre 1994) fasc. monografico dal titolo *Dilatar l'Impero in Italia. Asburgo e Italia nel primo Settecento*, pp. 164-165

> partito [...] verso Fiume, Trieste e Buccari, per passare poi a visitare minutamente tutta la costa e porti de Regni di Sicilia e di Napoli, e riconoscere qual fondo colà vi sia di marinai; quali materiali per la fabrica de vascelli; e quali mercantie ad uso di commercio, il quale non si vuol né a Messina né a Napoli *essendosi fissato stabilirlo nel Littorale austriaco*.

Deichmann - che nei dispacci di Corner diventa Dikman - parte da Vienna il 24 aprile 1727. Vi è di ritorno a fine anno e stende una relazione che, " ridotta in lingua italiana e ristretta in sei articoli", consegna nelle mani dell'imperatore. Corner, zelante, cerca di procurarsela; non ci riesce, ma è in grado di farsene riferire, per quanto imperfettamente, il contenuto. Da cui risulta che il danese ha una netta preferenza per un " terzo luogo " rispetto a Fiume e Trieste - parrebbe Portorè (oggi Kraljevica) - quale sede della Marina, per la vicina " abbondanza del legname osservato d'alberi d'estraordinaria grandezza " . Questo però candida il sito a essere pure sede dei traffici in quanto "difficilmente si potrà giammai formare e conservare una buona Marina senza l'aggregatione et unione del commercio nel luogo stesso ove essa si stabilisce " [17] .

Dunque, nella discussione sui luoghi da preferirsi per sviluppare il porto (i porti) dell'impero, entrano pure considerazioni militari. In questo caso relative alla costituenda marina. Una questione del resto già affrontata nel 1703. Allora Leopoldo I aveva affidato all'inglese Edmund Halley l'incarico di trovare il sito più favorevole come base per la marina militare. Erano stati presi in considerazione Cervignano, Aquileia, S. Giovanni di Duino, Trieste, Fiume, Portorè e Carlopago. E "nella

---

[17] Sergio Sghedoni, *Carlo VI e la Repubblica di Venezia nei dispacci degli ambasciatori veneti (1719-1728)*, "Archeografo triestino ", s. IV, LVII, 1997, pp. 304, 307, 308. Corsivo mio.

Spesso non si pone la dovuta attenzione al decisivo nodo del legname il cui peso può essere ben inteso da questo esempio, in qualche modo estremo: una grande nave da guerra - come la celebre *Sovereign of the Seas*, fatta costruire da Carlo I d'Inghilterra all'inizio del secolo XVII - " richiedeva l'abbattimento di duemila querce, in 20 ettari di bosco che non avrebbe dato un secondo taglio almeno per un secolo " (Thomas K. Derry, Trevor I. Williams, *Tecnologia e civiltà occidentale*, Torino 1968 [ed. orig. Inglese 1960], p. 244). In un notevole memoriale scritto da Marco Foscarini, parrebbe nella seconda metà del 1733 e rivolto alle varie potenze europee perché contrastassero i progetti di Carlo VI di sviluppare il commercio marittimo imperiale, l'ambasciatore veneziano a Vienna scrive – con ovvio impeto denigratorio – che è ben vero che l'Austria è ricca di legnami ma che causa " il cattivo ordine e l'ignoranza di coloro che vengono impegnati nella guardia dei boschi essi deperiscono e per la malafede del costruttore [i legnami] sono pericolosi da impiegare " (Braun, op. cit., p. 229)

sua relazione il Halley, che doveva giudicare soltanto con criteri militari, dà la palma al porto di Buccari"[18].

Quando poi ci si era guardati intorno per scegliere l'ubicazione del porto franco (o dei porti franchi) la dimensione militare, *sub specie* di analisi della difendibilità del centro da scegliersi, aveva avuto un peso rilevante. La storiografia l'aveva già messo in evidenza sul finire dell'Ottocento.

Carlo VI, racconta Prospero Antonini, aveva in animo di "stabilire un emporio sulle coste del golfo adriatico per dare maggiore incremento al traffico delle attigue provincie austriache". Tuttavia "non era facile trascegliere il luogo ove fondarlo ". Non a caso ancora *nel 1777* un ufficiale francese incaricato d'indagare sui porti adriatici dell'Austria poteva scrivere, riprendendo significativamente una notazione di Marco Foscarini dell'inizio degli anni Trenta, che " in generale, vale a dire Trieste, Fiume, Buccari, Portorè, non sono appropriati né per il ricovero dei vascelli né per l'esito delle merci".

Un sito adatto, continua Antolini, poteva essere una sorta di fantasma storico: Aquileia, pure quasi scomparsa. Era infatti in prossimità di " lagune che agevolavano la navigazione". E poi " sarebbesi senza grave spendio potuto ricostruire quell'antico porto *sicurissimo contro i venti*". L' " agro " che la circondava era fertile, le acque vi si trovavano abbondanti, lo intersecavano " molte vie ". Tutte "condizioni favorevoli al restauro della distrutta città ". Certo, l' "aere" era insalubre; si trattava però di un "ostacolo temporaneo, e da potersi togliere praticando escavazioni, bonificazioni ed altri lavori ". C'era tuttavia un impedimento insormontabile: " Grado e le lagune appartenevano a Venezia, poi dal lato di terra i possessi Veneti circondavano da più lati Aquileia " [19] . L'argomento è usato dai triestini nella memoria che è considerata il documento fondamentale della difesa della loro città nella disputa intorno alla scelta del luogo in cui far sorgere l' " emporio ": una memoria " di penna del Giov. Casimiro Donadoni " composta, assicura Pietro Kandler, nel 1719 ma edita nel 1727 " con aggiunte tratte dall'esperienza " donde la presenza nel testo di " anacronismi"[20].

Non solo il " villaggio di Ceruignano in Friuli " prossimo alla "distrutta Aquilea " ma pure Fiume e gli altri porti della costa croata

---

[18] Irene Iacchia, *I primordi di Trieste moderna all'epoca di Carlo VI*, " Archeografo triestino ", s. III, VIII, 1919, p. 71

[19] Prospero Antolini, *Del Friuli ed in particolare dei trattati da cui ebbe origine la dualità politica in questa regione*, Venezia, 1873, p. 365. Corsivo mio. La notazione dell'ufficiale francese è in Georgelin, op. cit. , p. 100. Quanto a Foscarini cfr. Braun, op. cit., p. 218

[20] Kandler, *Emporio e portofranco...* cit., p. 92

dell'impero non danno garanzie di sicurezza, esposti come sono - per la loro posizione rispetto ai domini della Serenissima - a un possibile troppo stretto controllo veneto [21] . E questo spiega pure perché – come si è visto - non si pensi per la marina e per lo sviluppo dei commerci a porti napoletani. Prima ancora che intervenissero vincoli esterni, la lezione di Ostenda era stata appresa; difendibilità e continuità territoriale formavano un tutt'uno.

Il *defensor* dei triestini d'altra parte non si sofferma "in chiaro", per così dire, sulle capacità difensive della sua città. Pochi anni prima, nel 1702, durante la guerra di successione spagnola avevano dato ben misera prova di sé. La flotta francese era giunta nella rada e aveva bombardato la città. Ne seguì, racconta il comandante francese, un istantaneo, grande allarme e un tale spavento che " gli abitanti fuggirono nella campagna con tanta precipitazione che non si dettero nemmeno pena di portar via ciò che avevano di più prezioso ", mentre le batterie che potevano preoccupare il nemico furono abbandonate. Nel 1734, all'apparire nuovamente di vascelli nemici, i triestini fuggirono ancora una volta " chi a Venezia, chi ad Ancona, chi in Friuli". Non per nulla l'anno prima Marco Foscarini, che pure riteneva la città di S. Giusto il migliore dei porti austriaci, aveva notato: " in caso di bisogno si può bombardare Trieste nel modo più facile del mondo" [22] .

Sul proscenio s'affacciano poi altre considerazioni, oltre quelle militari. Le valutazioni tecniche, ovviamente (già comparse , del resto, nelle parole di Antolini su Aquileia). Su questo terreno i contendenti non vanno per il sottile pur di far volgere a proprio favore la scelta. Kandler, che certo non si può sospettare di propensioni antitriestine, racconta che , nel periodo in cui si doveva decidere sul sito da scegliersi per l'emporio adriatico dell'impero, " fu fatta pianta di Trieste incisa in rame [...] con profondità di acque, *non in tutto sincera*". Né da meno fu Donadoni che a scapito di Fiume (e dunque a vantaggio di Trieste) diceva essere quel porto ventoso [23] ! Elemento decisivo - e anche questo abbiamo già visto affacciarsi nella pagina di Antolini - è quello delle comunicazioni con l'entroterra. Più avanti nel tempo,

---

[21] Ibid. pp. 92-99

[22] Cit. in René Dollot, *Trieste et la France (1702-1958), Histoire d'un Consulat*, Paris, 1961 , pp. 17-18 nonché in Georgelin, op. cit., p.100 e Braun, op. cit., p. 219

[23] Kandler, *Emporio e portofranco ...*, cit., p. 92 (corsivo mio) e p. 95 (Fiume, vi si legge " è totalmente borascosa, battuta quasi da tutti i più impetuosi venti "). Per il disegno cui allude Kandler vedasi " L'Istria", V, 18 (4 maggio 1850) , pp. 130 sgg. e ora Ezio Godoli, *Trieste*, Roma-Bari, 1989^2, fig. 26 e pp. 44-47

regnante Maria Teresa, Fiume perora la propria causa sottolineando la sua vicinanza con la Croazia

> li cui fiumi Culpa, Savo, e Dravo con il Danubio potendo ridursi a essere navigabili, ponno anche dare il vantaggio di trasportare le mercanzie per aqua da un luogo all'altro, così condurle in pochissima distanza da Fiume; dove poi col breve tramite di due, od al più tre giorni di viaggio per terra, ponno essere trasportate. E perché ciò in riguardo a paesi d'Ungheria non soggiace a verun dubbio, né nel sistema presente può essere pretesa da verun luogo del Litorale Austriaco un'eguale attitudine verso quella parte.

I fiumani non negano che " presentemente " la strada fra la Germania e Trieste sia più breve ed agevole ma avanzano un progetto per migliorare i collegamenti: quel percorso " può se si vuole accorciarsi notabilissamamente " . Che quella delle comunicazioni sia una variabile per molti versi decisiva il governo imperiale è del tutto consapevole, come ben sa che lo stato delle strade nei suoi domini non è tale da favorire gli scambi: per questo la " legge del portofranco " promette adeguati interventi sul sistema viario, realizzati, a detta di Francesco Donado che sottolinea

> la grossa spesa fatta in aggiustamenti di stradde, gran parte delle quali io viddi et amirai come opere veramente Imperiali per dar communicatione da Vienna a Trieste.

Nella sua difesa di Trieste Donadoni propone ai suoi interlocutori - le autorità imperiali - e quindi, una volta pubblicato il suo testo, ai lettori un criterio per la valutazione e la scelta del sito: "l'euidenza " della verità " meglio non potrà comparire che con la ragione dei contrari" [24]. Seguendolo, si può dire che la " ragione dei contrari " applicata ai diversi siti con cui Trieste è costretta a misurarsi mostra l' " evidenza " della pochezza della città al sorgere del secolo XVIII. Emerge forte dunque l'interrogativo : perché Trieste ? In quel 1719 e dopo.

---

[24] 1. Kandler, *Emporio e portofranco …*, pp. 183-184. In un'anonima relazione – parrebbe, dal tono, di un mercante – conservata a Vienna, datata "à Bordeaux le 11 nov. 1769 ", si legge della necessità di " di fare accomodare la strada da Carlstatt [oggi: Karlovac] a Fiume e di popolarla il più possibile di barocciai " nonché di " fare tutti gli sforzi immaginabili per pulire il fiume da Carlstatt a Laybach " (Hofkammerarchiv, Wien [d'ora innanzi HKA], Kommerz Litorale, b. 502). Per parte sua Antonio Scussa in una nota relativa alla fine del 1736 parla di " più Barchette ben forti, che hanno seruito in tempo di guerra sul Pò per far li ponti di passaggio, ed ora sono nel Canale di Riborgo vicino le Saline, e queste Barchette le farano trasportare sul Danubio in Ongeria, *ed essendo à Lubiana anderanno per aqua al loco destinato*" (*I diari di Antonio Scussa …* , cit, p. 176. Corsivo mio) ; 2. Donado, op. cit., p. 634; 3. Kandler, *Emporio e portofranco …*, cit., p. 93

3. Il peso della storia

Per ora fermiamo l'attenzione ancora un momento sul periodo del regno di Carlo VI.

La storiografia, come i testimoni del tempo, nel riconoscere la modestia del centro urbano triestino adduce per la scelta anche - sebbene, è ovvio, non solo - " ragioni d'indole storica " [25] . Certo, Trieste, che pure in età moderna non può dirsi città mercantile, poteva vantare qualche ascendente commerciale. Ad esempio, l'"auspicato ruolo ' internazionale ' del porto triestino " che ebbe il suo mentore, all'inizio del Cinquecento, in Pietro Bonomo quando con Carlo V i domini spagnoli e quelli imperiali si riunificarono sotto un unico scettro [26] : un precedente che non poteva non essere presente alla mente di Carlo VI per "àver egli a differenza di tanti suoi Precessori veduto, e scorso il mondo". Nello stesso secolo XVI la città pare fosse terminale di contrabbandi e anche tappa lungo vie di traffico mercantile. Sempre vigili i veneziani colgono – siamo nel 1533 - che i fiorentini

> hanno *etiam* principiato a pigliare la via de Ancona e per mare de lì mandare le robe sue per il golfo a Trieste, conducendole per quella via in Fiandra; la qual via trovano meno longa de quello se pensavano ed *etiam* non di quella grande spesa che credevano

Sebbene con " segnali disomogenei " Trieste svela poi, a parere di Loredana Panariti, " una certa attitudine commerciale già nel secolo precedente " la costituzione del porto franco. Sulla quale comunque rimarrei ancorato al giudizio di Giovanni Panjek quando, passate in rassegna le notizie che la storiografia ha raccolto sulla presenza triestina nel commercio via mare in età moderna, conclude che

> a Trieste nel XVI e XVII secolo ci fu un movimento di traffici marittimi ma è probabile che esso si fosse sviluppato senza rilevante partecipazione dei triestini [27] .

---

[25] Iacchia, op. cit, .p. 69

[26] Cfr. Aldo Stella, *Il comune di Trieste* in Giuseppe Galasso, diretta da, *Storia d'Italia*, vol. XVII, Torino, 1979, pp. 639-642

[27] Paola Lanaro, *I mercati nella repubblica di Venezia*, Venezia, 1999, pp 76 e 106; *Relatio nobilis viri Antonii Suriani doctoris et equitis de legatione florentina die 2 augusti 1533* in Angelo Ventura, reprint a cura di, *Relazioni degli ambasciatori veneti al Senato*, Bari, 1976, II, p. 199; Panariti, op. cit. ,pp. 116 e 115; Giovanni Panjek, *La storiografia marittima su Trieste negli ultimi*

Il peso della storia lo vedrei giocare in un altro modo, più complicato e meno diretto rispetto a una ipotetica tradizione mercantile. Se fermiamo la nostra attenzione da un lato sui diversi siti che entrano nella rosa delle scelte possibili e dall'altro sull'esclusione di Aquileia - luogo per il quale entravano fortissimamente in gioco le " ragioni d'indole storica" - mi pare che la "euidenza " della " ragione dei contrari " porti a un'unica conclusione possibile: le aree di porto franco sono da scegliersi in luoghi connessi a una realtà *urbana*. Quanto appunto connota sia Trieste che Fiume. E infatti, se - con l'occhio attento a Trieste - ci si è posti il quesito del perché della scelta della città di S. Giusto, la domanda corretta doveva essere : perché Trieste e Fiume ? Due porti franchi - ricorda un documento del 1761 - che sono come "due gemelli in un medesimo parto dati alla luce "; donde " due città con un destino che a volte si intrecciò ed a volte scorse parallelo per due secoli, tra due date che sembrano rincorrersi con precisione matematica: 1719 e 1918 " [28] . La risposta, solo all'apparenza banale, è che Vienna sceglie, fra le proposte avanzate, i due centri che già hanno, e da tempo, *caratteri urbani*. Può essere ci siano stati motivi economici immediati: creare un porto franco in un'area non urbana avrebbe di fatto significato creare una città ex novo e questo avrebbe forse comportato spese maggiori di quelle, già notevoli, che si prospettavano. Di certo, come mette in rilievo la tradizione storiografica triestina, di fronte alle primitive scelte non favorevoli alla città, un centro urbano, per quanto minore, è in grado di svolgere un'azione di *lobby*, che in questo caso ebbe successo [29] . Tuttavia a me pare ci siano due elementi che in qualche modo svettano sugli altri, per quanto non sempre esplicitati nei documenti dell'epoca. Le città per la loro stessa natura sono luogo di convergenza di vie di comunicazione, sebbene queste possano essere decadute. Trieste lo è e di più la faranno divenire le scelte del governo centrale e le sue realizzazioni. Della natura della città è parte integrante la pratica - se si vuole: la cultura - dello scambio, senza la quale sarebbero

---

quarant'anni (secc. XVI-XIX) in Antonio. Di Vittorio, a cura di, *Tendenze e orientamenti nella storiografia marittima contemporanea*, Napoli 1986, p. 180

[28] Grazia Tatò, *Trieste e Fiume: la concorrenza tra i due porti nelle carte della Camera di Commercio di Trieste* in Marina Cattaruzza, a cura di, *Trieste, Austria, Italia tra Settecento e Novecento*, Udine, 1996, p. 181. La definizione dei due gemelli è cit. ivi alla p. 182 n. 4 (al proposito si veda pure Liana De Antonellis Martini, *Portofranco e comunità etnico-religiose nella Trieste settecentesca*, Milano, 1968, pp. 31-34)

[29] Cfr. , al proposito, ad esempio Attilio Tamaro, *Storia di Trieste*, con saggio introduttivo di Giulio Cervani, Trieste, 1976 (I ed. 1924), II, pp. 140-141

stati impossibili quei precedenti cinquecenteschi e secenteschi più sopra richiamati. E qui mi pare debba essere messo a fuoco un dato che, relativamente alla vicenda della scelta del sito del porto franco, resta solitamente in ombra: la presenza a Trieste di una comunità ebraica, piccola ma nondimeno significativa e " pesante ", rispetto alla realtà in cui è inserita. È ben vero che - come spesso viene rammentato dagli storici - ancora nel 1761 Giuseppe Pasquale Ricci, personaggio primario della Trieste settecentesca, in una celebre relazione perora la causa dello stabilimento di " colonie " di ebrei e di greci; ma ciò non significa altro che il suo convincimento che fosse necessario incrementare la presenza ebraica (e greca) a Trieste e nel Litorale con opportune politiche[30]. Gli ebrei a Trieste erano insediati da secoli e per quanto dal 1696 (e fino al 1785) fossero stati obbligati a vivere in un ghetto nondimeno giocavano un ruolo centrale nella vita economica della città mentre godevano di una considerazione particolare da parte dei pubblici poteri centrali se è vero quanto si legge in un documento settecentesco della *Hofkanzlei* :

> non bisogna confondere i commercianti ebrei di Gorizia e di Trieste con le grandi case [commerciali] tenute dalla canaglia ebrea dei paesi ereditari, che per lo più non si occupano che di mercato nero e di contrabbando [31] .

Per questa peculiare stima di cui godono a corte gli ebrei triestini hanno uno *status* di cui i maggiorenti cittadini all'alba del secolo XVIII si lamentano in modo assai duro, lagnanza che merita di essere vista per esteso.

---

[30] " Dette due Nazioni [ebraica e greca] meritano singolari riflessi del Ministero Commerciale, ed io assicuro con franchezza che alcune loro colonie nelli Stati Ereditarj, eleveranno violentemente il grado del nostro commercio" (Giuseppe Pasquale Ricci, *Eccelsa Cesarea Regia Suprema Intendenza Commerciale Umilissima Relazione che accompagna i rapporti consolari. Con una Breve dissertazione sul Commercio in generale applicata alli Stati Ereditarj*, dell'8 marzo 1761, appendice a Maria Grazia Biagi, *Giuseppe Pasquale Ricci funzionario imperiale a Trieste (1751-1791). Primi risultati di una ricerca*, Pisa, 1986, p. 85)

[31] Cit. in McCagg, op. cit., p. 443 n. 9 . Il giudizio di cui sopra può essere letto – al di là dei pregiudizi che lo sostanziano – come coscienza, da parte dei dirigenti absburgici, della complessità del mondo ebraico. Un altro esempio si ritrova in documento del tardo 1777 a proposito del " Progetto di stabilire gli Ebrei alla Mesola ", in evidente connessione con la volontà di sviluppare i traffici fra il Litorale e la Lombardia via Po, dove si legge: " gli Ebrei non sono, *almeno nell'Italia*, né Agricoltori, né Artiggiani, né Intendenti di Manifatture " (*Copia di Consulta del Consigliere S^{t}Laurent al Ministro Plenipotenziario Conte di Firmian da Mantova 27 Novembre 1777 sul Progetto di Stabilire gli Ebrei alla Mesola*, HKA, Kommerz Litorale, b. 502. Corsivo mio)

> Vi sono pure in questa città alcune famiglie d'Hebrei, che prima erano disperse per la città, et hora sopra impulso della medesima sono ridotte ad habitare in una contrada separata chiamata il ghetto per comando dell'augustissimo Leopoldo di sempre pia et gloriosa memoria padre della Sacra Cesarea Real Maestà Vostra [Giuseppe I]; nel qual ghetto per essere vicino alle chiese, et in contrata, ove ordinariamente passano le processioni, si fermano contro l'intenzione della medesima città, che desiderava fossero posti in contrata più remota, e lontana dalle chiese, avanti le quali con non poca mortificatione de cristiani giornalmente passano senza alcun rispetto.
>
> Questi possedono beni stabili, contro quello che si pratica universalmente in tutti i paesi dove sono introdotti massime nell'Italia, con pregiudizio de cristiani; negotiano liberamente come tutti l'altri mercanti, imprestano danari, et fidano merci in credenza alli contadini delle ville, mostrando in apparenza farli benefizio, in essenza li sono di gran danno perché col tempo gli levano i beni non ostante che quasi tutti i loro contratti sono usuraticij, sostenuti sopra privilegi, che *subreptitie et sub false narrata* carpirono dagli augustissimi predecessorj in danno notabile, et total esterminio de poveri contadini, che per necessità contrattano, essendo costoro protetti ordinartiamente, contro la dispositione statutaria dalli Capitani et V. Capitanio, che pretendono aver sopra de medemi giurisdizione, per essere stati nell'eretione del ghetto delegati Commissari senza altra peculiar incombenza, o delegazione, che derogar potesse la giudicatura ordinaria di questa città [32]

Si tratta, come è evidente dallo stesso documento citato, di una comunità modesta. Secondo i calcoli di Montanelli, poco più di 100 persone al primo censimento noto della città, del 1735, che diverranno circa 1250 all'inizio dell'Ottocento [33] . Né meno modeste appaiono, dalle parole dei maggiorenti triestini, le loro attività economiche.

L'allarme che quella presenza e quelle attività producevano nei ceti dirigenti la città - sfrondato dalle " normali" pulsioni antiebraiche di quel tempo e d'altri tempi - offrono un preciso indizio pure sullo strato dominante Trieste alla vigilia della costituzione del porto franco. E di riflesso sulla città: piccola appunto e con una economia sostanzialmente rattrappita, in cui la cultura dello scambio è quasi monopolio degli ebrei. Di modo che, si è visto, può essere tranquillamente posta in concorrenza con antiche glorie ormai franate o piccoli, fangosi villaggi costieri.

---

[32] Kandler, *Storia del consiglio...*, cit., p. 223

[33] Cfr. Montanelli, op. cit., pp. 103-104. Per il dato su inizio Ottocento si veda Lois C. Dubin, *The Port Jews of Habsburg Trieste*, Stanford, 1999, p. 21.

Se si pone mente allo sforzo accentratore che in quel torno di tempo Vienna va producendo, allora la debolezza dei “patrizi “ triestini può apparire - come è stato di recente ipotizzato - più che ostacolo elemento favorevole alla scelta di Trieste [34] , e di Fiume se è vero che le due città sono realtà abbastanza simili [35] . Conferma questa congettura la storia, dall’esito inevitabile, dei rapporti burrascosi fra la dirigenza triestina e il centro del potere politico proprio a proposito di quanto consegue alla scelta della città - pur dai triestini ambita - quale sede del porto franco . Inoltre Trieste non pare avere né un clero né un apparato corporativo forti, in grado di opporre resistenze all’azione del governo centrale [36] .

Nell’orizzonte mosso del perché l’opzione cada alla fin fine su Trieste entra anche, a detta di un critico della sua designazione a porto franco, tardo difensore di Aquileia, la spinta della “ reggenza del Cragno “ che, prevedendo sia “ le utilità, che ella trarrebbene avendo d’alimentare un porto ricco privo di territorio, e prodotti “, sia “ dover le merci della Stiria, Austria ed altre parecchie provincie passare per la Carniola, non mancò di maneggiarsi per Trieste “ [37] . Una conferma e una controprova viene da una protesta dei patrizi - poi letta in chiave nazionalista come segno che “ i Carniolici stendevano [...] le mani sulla città agognata “ - del “periodo di lotte “ che, al volgere degli anni ’20 e

---

[34] Panariti, op. cit., p. 115 ove opportunamente si nota “: “ l’uso del termine patriziato può dar luogo a equivoci, se il riferimento concettuale è il patriziato dell’Italia centro-settentrionale “ visto che quello di Trieste “non sembra disporre di un reale potere economico, né di un controllo decisivo del territorio “. E infatti, aveva già sottolineato Gino Luzzatto , “ il patriziato triestino [...] non era costituito come a Venezia e a Genova [...] da mercanti che monopolizzavano il commercio coi paesi lontani, ma da modesti proprietari fondiari “ (G. Luzzatto, *Il portofranco a Trieste e la politica mercantilistica austriaca nel ‘700*, Trieste, 1953, p. 12). Con queste avvertenze qui si continuerà comunque, per comodità, a servirsi dei termini patriziato e patrizi. Tenendo pure conto dell’ormai lontana osservazione di Marino Berengo per cui “ ciò che caratterizza il patriziato è il ruolo pubblico e politico […] è la rivendicazione del diritto […] a gestire le cariche “ (M. Berengo, *La città di antico regime* in Alberto Caracciolo, a cura di, *Dalla città preindustriale alla città del capitalismo*, Bologna, 1975, pp. 33-34)

[35] Cfr. Tatò, op. cit. p. 182

[36] Classiche al proposito restano le pagine di Tamaro, op. cit., II, pp. 143-155 e di Fabio Cusin, *Appunti alla Storia di Trieste*; Trieste, 1930, pp. 119-133; cfr. anche, a proposito dell’assenza di apparati corporativi (ma la notazione è relativa a vari decenni dopo l’istituzione del porto franco), Pierpaolo Dorsi, *“ Libertà” e “ Legislazione “. Il rapporto del Barone Pittoni sullo stato della città di Trieste e del suo territorio (1786)*, “ Archeografo Triestino “, S. IV, XLIX, 1989, p. 168

[37] Kandler, *Emporio e portofranco ...*, cit., p. 101, Il documento citato, attribuito a un goriziano, fu edito nel 1786 (cfr. ivi, p. 100)

inizio degli anni ’30 del Settecento, porta al fatto che “ il Comune dovette un po’ alla volta cedere tutti i suoi diritti “ [38].

L’obiettivo degli strali dei patrizi, “ una specie d’aristocrazia” – per Marco Foscarini – che “ disprezza i mercanti e li perseguita “, è *il commercio* per il quale - ci si chiede retoricamente - la città dovrebbe forse derogare dalle sue leggi e dalle sue istituzioni?

> Che nel principio dell’introduzione del commercio abbi questa fedelissima città da provar fulmini così funesti, quali sarebbero nella derogazione delle sue leggi municipali, privilegi e cesaree resoluzioni ? Ciò sarebbe un abbatterla in estremo, perché li nuovi abitatori, desiderosi di libertà, esecutori et amatori delle novità, ben presto procurarebbero di far le nostre leggi patrie per scartafacci delle loro merci, e pur troppo ci fu minacciato, che ben vedressimo quello ci sapranno fare li Cragnolini [39] .

Dunque, nell’argomentare del patriziato triestino, introduzione del commercio, curvatura – imprevista, parrebbe, dai maggiorenti della città - delle istituzioni alle sue esigenze (contrarie agli ordinamenti tradizionali) e un certo qual prevalere dei “ cragnolini “ è un tutt’uno. Proprio in quanto, si può dedurre, particolarmente interessato allo sviluppo commerciale di Trieste era il “ Cragno”. Due, dunque, sarebbero state le *lobbies* che a Vienna avevano inizialmente spinto per la città di San Giusto: i triestini stessi e i “ cragnolini”,

4. La (misconosciuta) traccia lasciata da Carlo VI

Nella sua *Storia di Trieste* Attilio Tamaro intitola significativamente il capitolo successivo a quello dedicato alla proclamazione del porto franco da parte di Carlo VI: “ un fallimento“. E di certo i disegni e le speranze del padre di Maria Teresa fallirono, se rapportati alla grandiosità del progetto originario. Solo dopo che la figlia - Maria Teresa appunto - ebbe consolidato il suo trono Trieste - riconfermato con Fiume nella sua funzione - avrebbe avuto un reale decollo. Ne sgorga, a ben vedere, una iterazione dell’interrogativo: perché Trieste ?

---

[38] Cusin, op. cit., p. 126. La frase tra virgolette precedente la citazione è di Tamaro, op. cit., II, p. 152

[39] Braun , op. cit., p. 229; *Ricorso dei Giudici e del Consiglio di Trieste (presentato il 21 gennaio 1732)* in Iacchia, op. cit. , p. 169. Cinquantaquattro anni dopo Pietro Antonio Pittoni, relazionando al governo sullo stato della città, rammenterà: “Vi furono […] de’ pregiudizi ne’ nobili di non volersi applicare al Commercio ed alla Navigazione “ (Dorsi, op. cit., p. 144). Sulla pressione dei “ cragnolini” cfr. pure Panariti, op. cit, p. 116 e la bibliografia ivi citata

Una risposta si può ritrovare proprio nell'argomento di chi quell'esito negativo denuncia tentando di rimettere in gioco altri siti: " i tesori " spesi " per renderlo un porto in qualche modo praticabile " [40] . Ricchezze dissipate giacché - si legge in un documento aspramente polemico: la memoria a sua difesa, contro le accuse mosseglі dal consiglio triestino, scritta dal Pietro Arrivabene, primo assistente dell'Intendenza Commerciale -

> dopo tanti anni che si travaglia con tanta assiduità, con tanto studio e con dispendio all'introduzione e stabilimento del commercio in Trieste, non si può dire che vi sia stato un solo Triestino, capace d'intraprendere un solo negozio del valor di 100 fiorini, cosa che fa orrore a sentirsi, e che fa ben chiaramente conoscere quanto siano lontani di cooperare in veruna maniera a mettere in esecuzione le per altro sacrosante intenzioni di S. M. [41] .

Se, comunque, lo sviluppo del commercio doveva essere uno degli obiettivi prioritari da perseguire tanto valeva - si potrebbe arguire - insistere laddove "cotanti milioni " erano stati impiegati. Una volta di più il concreto appare più mosso, per quanto – vedremo – l'argomento, vero e pesante, delle spese già sostenute si ripresenterà a più riprese nel dibattito su Trieste.

Poco oltre la metà del secolo Trieste è una realtà già abbastanza rilevante da attirare l'attenzione del cavaliere Louis de Jaucourt, l'infaticabile collaboratore di Diderot nella redazione dell'*Encyclopédie* per cui - come è noto – scrisse numerosissimi articoli sui più diversi soggetti. Il grande *dictionnaire* porta infatti una voce Trieste (sotto la rubrica " geografia moderna ") che merita d'essere vista per intero, data l'opera in cui è inserita e il curioso silenzio della storiografia al proposito, quasi che fosse cosa del tutto scontata, mentre non lo è affatto.

> Città d'Italia, nell'Istria, sul golfo dallo stesso nome, a dieci miglia a Nord di Capodistria, con una cittadella del tutto moderna. L'imperatrice, regina d'Ungheria, ha fatto aumentare le fortificazioni di Trieste, e ingrandire il porto il cui ancoraggio non era buono. Ha reso questo porto franco, e vi ha stabilito dei cantieri per la costruzione di vascelli. Questa città è stata costruita sulle rovine dell'antica Tergeste, ed è divenuta sede vescovile nel VI secolo sotto Aquileia.

---

[40] Kandler, *Emporio e portofranco ...*, cit., p. 104

[41] *Lettera del Conte Arrivabene* (del 20 dicembre 1732 da Lubiana) allegata a *Intendenza-Vorschlag zu Einführung des frembden und Taxirung des inländischen Wein in Triest* (Lubiana, 6 gennaio 1733) in Iacchia, op. cit., p. 178

> Si può consultare l' *Historia di Trieste* del P. Ireneo della Croce, nella quale fa l'elogio di alcuni dotti che vi sono nati, ma che ora sono a stento conosciuti nella repubblica delle lettere[42].

La voce, breve ma densa, parrebbe confermare *ante litteram* il giudizio di Tamaro: l'esperimento di Carlo VI non esiste nel comune sentire del secolo; Trieste moderna è frutto dell'azione di Maria Teresa. Il silenzio sul suo commercio parrebbe corrispondere in sostanza alla "opinione piuttosto scettica sulle possibilità di Trieste che si aveva in Germania " rilevata su fonti tedesche dell'epoca da Fabio Cusin in un saggio assai perspicuo e pure assai assente dalla storiografia coeva e successiva, con la notevole eccezione, per quel che mi è dato di sapere, di Bruno Caizzi [43].

Una traccia, e una traccia rilevante, lo " spagnolo " Carlo VI l'aveva invece lasciata, se non altro perché aveva creato un precedente e, per così dire, un partito se è vero che l'ambasciatore della Serenissima a Vienna può scrivere nel 1746 che, avendo dovuto Maria Teresa dal suo avvento al trono " sempre pensare a guerre ", non poté occuparsi delle questioni economiche. In questo quadro desolato

> il solo porto di Trieste è la cosa non intieramente scordata, *avendo ancora mediocre ingerenza in qualche dicasterio alcuni di quei Ministri che tanto animarono Carlo VI*, e che persino lo ridussero personalmente a visitarlo.

L'influsso del non riuscito tentativo del padre di Maria Teresa non si fermava però a questo, era più profondo. Come emerge con chiarezza dalla relazione che da Palma, dove rappresenta la Serenissima, un altro Foscarini, Alvise, invia il 2 aprile 1754 al Senato veneto per - scrive - " dar fine all'intiera tessitura del mio pensiero con rassegnare le distinzioni della presente figura di Trieste al paragone dell'antica sua costituzione, e della nuova faccia che prese dal tempo che Carlo VI volle tentare d'instituirla Porto Franco " .

Trieste - osserva il funzionario veneto - " ebbe sempre li suoi stabili abitatori ". Intorno al 1720 la popolazione cominciò a crescere, dato da Foscarini collegato alla presenza della

---

[42] *Encyclopédie ou Dictionnaire raisonné des sciences, des arts e des métiers* ....., XVI, Neufchastel, MDCCLXV, p. 639 *ad vocem*

[43] Fabio Cusin, *Precedenti di concorrenza fra i porti del mare del Nord ed i porti dell'Adriatico. Saggio sul commercio del porto di Trieste nel secolo XVIII (1750-1776)*, Trieste, 1932, p. 13 n. 1 (cito qui dall'estratto che si trova in varie biblioteche triestine: il lavoro apparve originariamente negli " Annali della R. Università degli Studi Economici e Commerciali di Trieste", III (1931), pp. 263-328). Sulla presenza di questo saggio nell'opera di Caizzi cfr. Id., op. cit., pp 205 e 212

> Compagnia di Ostenda, che fù la prima ad introdurvi la Navigazione con le sue Navi Santa Elisabetta e S. Michiel, e con due altri Bastimenti di mediocre portata, e dala quale iui tratteneuansi fissi li suoi Agenti, li quali al tempo della decadenza di detta Compagnia, che fù *l'anno 1729*, diuenuti essendo Spedizioneri al n.[o] di sei dite presero poi al Loro servizio dei Giovani, li quali con pochi capitali diuennero pur spedizioneri, cosicche da queste prime radici ne deriuò gradatamente il poco numero dei riferiti trafficanti .

Nel 1733, poi, entrò in gioco nella crescita della popolazione l'aspirazione di Carlo VI di unire alla potenza terrestre dei suoi domini quella marittima.

> All'ora fù - spiega Alvise Foscarini - che tre note navi San Carlo, S.[ta] Elisabetta, e S. Michiel, ch'erano ben fornite di Marinarezza, e Soldatesca non potendo più reggere alla Marina per la prima imperfetta costruzione, e per le fatiche del Mare, furono sconesse e destrutte in Trieste, nella qual Piazza la Guarniggione, che anticamente era ristretta à soli 24 Soldati, era stata in quei tempi aumentata sino a 500. Col disfacimento adunque della Marina e col rinforzo del Presidio ui si stabilirono Ufficiali, e Soldati con le Loro famiglie, tanto più , che ardendo in quel tempo le Guerre in Italia col continuo passaggio delle Truppe Alemane, che facevano tappa a Trieste confluendo molta quantità di Prouiande incominciorono quei Prouisionari à navigare con piccioli legni, e con qualche Trabacco di modo che si accrebbe il num.[o] delli Bottari, Marinari, Facchini, Botteghe di commestibili, e Caffettarie calcolandosi verso l'anno 1739, che fù il tempo della morte dell'Imp.[re] fossero accresciuti gli Abitanti in d.ta Città di tremille, e più persone, coll'erre.[ne] sin da quel tempo di sette, od otto Case in Borgo Nuovo [44] .

Gli anni di Carlo VI appaiono dunque per più versi decisivi a porre le basi di un volto nuovo della città, plasmato anche dai fallimenti delle grandiose iniziative del monarca. Vi lasciano un deposito di competenze commerciali e imprenditoriali; vi incrementano non solo e non tanto il numero degli abitanti (tema su cui la discussione è aperta) quanto piuttosto la complessità sociale, la molteplicità delle esperienze e dei punti di vista. Ancora una volta la comunità israelitica è un buon osservatorio. Nel 1735 è composta di circa 25 famiglie; più del quaranta per cento di esse paiono di recente immigrazione. A quella data la città ha già una certa qual capacità d'attrazione: 248 - di cui, significativamente,

---

[44] *Relation des Marco Contarini, 1746* in Firpo, op. cit. ,p. 875 (corsivo mio);*Relazione di Alvise Foscarini, Palma 2 aprile 1754*, ASV , Cinque Savi alla Mercanzia, II serie b. 843

217 maschi e solo 31 femmine - su 3865 censiti sono infatti i classificati "forestieri "; il 6,4 per cento del totale dei rilevati [45] . Nulla di paragonabile ai tremila nuovi abitanti fatti balenare agli occhi di un senato preoccupato da Alvise Foscarini. Anzi, il dato del censimento del 1735 induce Tamaro a sostenere che si è in presenza di un calo della popolazione " conseguenza più visibile " di tutti gli insuccessi che segnano l'ultima parte del regno di Carlo VI [46] . Sennonché l'illustre storico sembra lasciarsi prendere la mano dall'amor di tesi. Il suo raffronto con il 1699, data rispetto alla quale si sarebbe appunto prodotto un notevole decremento della popolazione, non tiene conto delle analisi di Montanelli, uscite ben diciannove anni prima della fatica di Tamaro . L' "aggiunto al civico ufficio statistico-anagrafico " non considera attendibili le cifre offerte dal manoscritto *Idea delle heroiche Azioni del suo primiero anno di vescovado di Mons. Ill. e Rev. Giov. Francesco Miller*, assunte per comodità polemica da Tamaro, e mostra come al tramonto del secolo XVII Trieste - contrade esterne comprese, ma senza le " ville dell'agro soggetto " - dovesse contare intorno ai 5.000 abitanti; gli stessi, quantitativamente, che dai suoi calcoli risulterebbero abitare la città e le contrade nel 1735 salvo che - avverte Montanelli - " dei forestieri avventizi, che accorrevano per ragioni di commercio non v'è cenno in questa anagrafe " come dalla rilevazione erano esclusi le maestranze d'ascia e i galeotti dell'arsenale. Il risultato delle sue deduzioni è che

> in omaggio alla verità storica [...] una parte dell'aumento della popolazione, che avviene tra la prima e la seconda anagrafe del settecento, va attribuita all'opera di Carlo VI.
>
> Prima ancora che Maria Teresa, occupata in guerre contro nemici esterni, potesse rivolgere le sue cure agli empori marittimi, vediamo ampliarsi in Trieste il commercio in seguito alla cessazione dei privilegi già goduti dalla Compagnia Orientale, e in quel torno di tempo i Greci cominciarono a frequentare il porto di Trieste [47] .

Gli occhi preoccupati di Alvise Foscarini ampliano dunque - a quanto siamo in grado di sapere - il fenomeno. La sua griglia ne coglie comunque i tratti fondamentali. La popolazione di Trieste è davvero formata da tre elementi - come annota il 17 marzo 1754 in un altro rapporto al senato : i " Triestini naturali " in cui da

[45] Montanelli, op. cit., p. 98
[46] Tamaro, op. cit. , p. 153
[47] Montanelli, op. cit., pp. 67, 30, 44, 45.
[48] Luzzatto, op. cit., p. 11; *Relazione di Alvise Foscarini, Palma 17 marzo 1754*, ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, II serie, b. 843

tutti gli indizi appare chiara - per usare le parole di Gino Luzzatto - la " mancanza di una classe di mercanti e armatori locali " ; i " Forastieri permanenti"; e una terza fascia che, scrive,

> comprende due Classi, L'una di Operaj e Trauagliatori di Fabbriche, Canali ed altre pubbliche cose, che si contano à mille, ed altre tanti circa diconsi quelli da Mare, con la differenza che queste due ultime Classi di persone non sono stabili, andando, e venendo secondo le opportunità dei lavori, degli approdi e delle Negoziazioni [48].

5. Navi, " gripi, bracere et altri minuti"

Dunque, Trieste all'alba del regno di Maria Teresa è ancora una realtà economica e urbana modesta, ma non statica. Qualcosa si muove. Consolidato il suo trono, " al tramontar delle ultime Guerre" - sottolinea sempre Alvise Foscarini nelle sue riflessioni del 2 aprile 1754 - l'imperatrice volge il suo occhio al litorale e, con esso, a Trieste. Allora - dice il nostro osservatore dalla specola di Palma -

> incominciò à prender nome il Porto Franco di Trieste sopra la voce sparsa delle pub.^{e} Fabriche, che colà principauano a eriggersi [...] dalle quali furono attirati molti Falegnami, ed artisti di diuerse professioni, deli quali sono bisognosi gli edifficj di pietra, e particolarmente l'errezione del nuovo Molo, per la quale furono inviate le persone di Marina, e la principiata Chiesa de Greci per lo stabilimento di questa Nazione, cosicche dall'anno 1739 doppo la Imperial mancanza si raddoppiò quasi il num.^{o} degli Abitanti [49] .

Non parrebbe dunque - a stare a questa testimonianza - che i traffici marittimi, per quanto da ultimo sua causa efficiente, fossero il motore immediato della crescita triestina. Il porto tuttavia non è inanimato, se è vero che nello stesso torno di tempo in cui Alvise Foscarini scrive a Trieste attraccano già annualmente migliaia di imbarcazioni [50] .

---

[49] Doc. di cui alla precedente n. 44

[50] Cfr. Alberto Caracciolo, *Le port franc d'Ancône*, Paris, 1965, p. 119 nonché Mario Marzari, *Le imbarcazioni ottomane a Trieste tra XVIII e XIX secolo* in Gino Pavan, a cura di, *Trieste e la Turchia. Storie di commerci e di cultura*, Trieste 1996, p.43

Per i documenti pubblicati nel 1990 da Ferdo Gestrin e Darja Mihelič fra agosto 1759 e dicembre 1760 – in 17 mesi, dunque – " capitano " a Trieste 1189 imbarcazioni. Nell'anno che intercorre dal dicembre 1764 al dicembre 1765, secondo i veneziani, gli " approdi occorsi nel Porto di Trieste " sono 4889 [51] . Per la gran parte si tratta di imbarcazioni di piccole dimensioni: dei 4889 approdi del 1765, ben 4187 - l'85, 6 per cento - riguardano " brazzere " , una tipologia di battello così definita in un celebre dizionario : " piccola barca usata nella laguna veneta: va a vela e a remi; ha ordinariamente sei rematori e un timoniere"[52] . Un documento triestino del 1771 - vedremo - ci dice che sono battelli usati e per il trasporto e per la pesca.

Tale predominio, mentre spiega come in apparenza Trieste sembri addirittura superare per traffico portuale Venezia, indica soprattutto un mercato: la sua dimensione e la tipologia delle merci. Trieste appare soprattutto porto adriatico, che dialoga, e concorre, con le località che sull'ex golfo veneziano si affacciano, a cominciare dalla Dominante. Le imbarcazioni che attraccavano al suo porto o che da esso partono, sostiene Mario Marzari, sono per lo più " di piccolo tonnellaggio, adatte solo al traffico costiero e con breve autonomia di navigazione". Del resto, già nel 1931 Fabio Cusin aveva scritto, riferendosi all'*annus mirabilis* 1776: " tutto il traffico diretto si conclude ai porti dell'Adriatico e, limitatamente, a quelli del Mediterraneo".

Paiono contrastare con quest'immagine dati di alcune ricerche.

Wilhelm Kaltenstadler parla, per il 1750, di 890 " navi " che hanno scaricato e di 801 " navi" che hanno caricato nel porto di

---

[51] Ferdo Gestrin, Darja Mihelič, *Tržaški pomorski promet 1759\1760. Il traffico marittimo di Trieste 1759\1760*, Ljubljana 1990, pp. 96-221; *Trassunto degli Approdi occorsi nel Porto Franco di Trieste dal giorno 31 dicembre 1764 sino al giorno 27 dicembre 1765* ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, II serie, b.753. La cifra corrisponde in sostanza ai dati proposti da Caracciolo secondo il quale nel triennio 1763-1765 avrebbero attraccato a Trieste in media 4256 imbarcazioni di " tutte le dimensioni"

[52] Palmiro Premoli, *Il tesoro della lingua italiana, Vocabolario nomenclatore* (1909-1912), reprint, Bologna, 1989, p. 251 *sub vocem* " barca". Prime indagini - ci dice Sergio Anselmi - permettono " di confermare che il *pielego* (o pielago) e *brazzera* sono battelli di origine istriano-dalmata, *marciliana* e *feluca* sono barche ragusee, *cincinnata* e *pipero* (piffero) sono pugliesi, *barca* e *barcaccia* napolitano-siciliane, mentre tipici della costa pontificia sono *tartana*, *tartanone*, *burchio*, *battello*, *burchiello*, *bragozzo*, *barchetto*, *paranza*, *trabaccolo*, *babella* [...] Queste imbarcazioni dai molti nomi sono il nerbo della flotta da carico e passeggeri " (Sergio Anselmi, *Il piccolo cabotaggio nell'Adriatico centrale: bilancio di studi, problemi, metodi, programmi* in Di Vittorio, a cura di, op. cit., p. 146)

Trieste; Tommaso Fanfani di 577 " bastimenti grossi " complessivamente giunti " nel cesareo Regio Porto Franco di Trieste " nel triennio 1768-1770 [53] .

Osservando appena sotto la superficie l'orizzonte si ricompone: ancora una volta predominano gli spazi mediterranei, e un posto decisivo ha l'intrescambio adriatico, pure, parrebbe, su rotte molto brevi.

Con *schiff* in realtà Kaltenstadler indica ogni tipo d'imbarcazione. Così, ci dice, nel 1775, a Trieste approdano 4421 "schiffe". Una cifra analoga a quella di dieci anni prima; e compatibile con quanto sappiamo darsi, ad esempio, fra 1753 e 1755 quando gli approdi oscillano fra un minimo di 4076 nel 1754 e un massimo di 5336 l'anno successivo (stando alle cifre elaborate dal capitano del porto). Nel 1776 - secondo Cusin che distingueva fra " navi" e " barcolame" - Trieste vede 5060 approdi, per il 98 per cento rappresentati da imbarcazioni minori.

Nel 1753 su 4761 vascelli " venuti" a Trieste ben 3266 sono rappresentati - ci dicono le carte - da " gripi, bracere et altri minuti ". Dei restanti, come per il 1759-1760, il numero più considerevole è rappresentato da pieleghi, un tipo d'imbarcazione di modeste dimensioni mosso da remi e da vele, usato sia nei commerci e nel trasporto che per pirateria e in guerra, diffuso - afferma uno studioso contemporaneo - fra Croazia e Italia a partire dal secolo XVIII. Dunque, oltre l'80 per cento degli approdi concerne imbarcazioni minori, che - con ogni probabilità - fanno più (e più) viaggi nell'arco dell'anno: il numero effettivo di battelli che approdano e salpano da Trieste dev'essere quindi di certo molto inferiore.

Un parziale e piccolo sondaggio sulle imbarcazioni " capitate " a Trieste nel bimestre agosto-settembre 1759 porta a vedere che, su 155 approdi, il 28, 4 % - più di un quarto e poco meno di un terzo - concernono imbarcazioni che in quei soli mesi si presentano varie volte nel porto triestino. Forse qui sta la spiegazione del perché il console francese riferendo sul "numero dei vascelli tanto stranieri che francesi che hanno frequentato il porto di Trieste nel corso dell'anno 1769 " conti un numero

---

[53] Wilhelm Kaltenstadler, *Der östrerreichische Seehandel über Triest im 18.Jahrundert*, II pt., " VierterJahrschrift für Sozial-und Wirtsscaftsgeschichte ", 56,1 (juni 1969), tab. XI, p. 95; Tommaso Fanfani, *Il sale nel Litorale austriaco dal XV al XVIII secolo. Un problema nei rapporti fra Venezia e Trieste* in Antonio Di Vittorio, a cura di, *Sale e saline nell'Adriatico (secc. XV-XX)*, Napoli, 1981, p. 222.
La citazione di Marzari che viene prima nel testo è in op. cit., p. 43; quella di Cusin in *Precedenti ....*, cit., p. 36

d'imbarcazioni decisamente basso rispetto al complesso delle altre fonti, pur tenendo conto dell'assenza dal calcolo dei bastimenti battenti bandiera imperiale: fra 726 e 751 per un tonnellaggio compreso nella forbice 46040-71380 *tonneaux,* per una parte notevolissima proveniente da porti adriatici, in particolare veneziani e napoletani.

Di contro al naviglio minore stanno nel 1775 18 "navi". Vent'anni prima, a detta del capitano del porto di Trieste, ne erano arrivate 49. Si tratta di unità rilevanti; quelle " minori - ricorda Massimo Costantini - non avevano diritto a questo nome". Secondo Kaltenstadler avrebbero avuto una portata oscillante fra le 298 e le 574 tonnellate mentre, in pieno Settecento, " un mercantile per l'India orientale, inglese od olandese, gloria delle rispettive marine non superava [...] le 800 tonnellate ". Ma un documento triestino del 1760 definisce " navi" bastimenti della portata di 150-200 tonnellate.

Dovevano, per lo più, praticare un commercio a lungo raggio. E infatti delle 18 navi censite dallo studioso austriaco per il 1775 gran parte provengono da paesi non mediterranei: Inghilterra, Amburgo, Danimarca, Olanda. Cinque però battono bandiera veneziana. Nel 1776, per Cusin, arrivano 92 navi di cui : 24 veneziane, 17 con bandiera austriaca, 12 napoletane. Delle restanti 39, 21 erano francesi e 18 inglesi. Diciannove anni prima ne erano giunte 49. Anch'esse per una parte notevole da oltre le Colonne d'Ercole. Battevano bandiera inglese, svedese, danese, olandese, ma issavano pure le insegne di paesi che si affacciano sul Mediterraneo: dei domini degli Absburgo, di quelli del re di Francia, di Ragusa.

Fra le " navi " e le imbarcazioni minori che formano il grosso del traffico triestino (a conclusioni analoghe a quelle degli arrivi porta l'esame delle partenze) c'è una consistente area di vascelli di vario tipo. Sono questi che - con le " navi " - costituiscono quanto viene censito con il termine di " bastimenti grossi " ? Così parrebbe. Per capire la realtà racchiusa da quella dizione occorre, una volta di più, fare qualche scavo.

Un'indicazione la fornisce intanto il conte Karl von Zinzendorf, governatore di Trieste alla metà degli anni 1770. Poco dopo il suo arrivo, annota nel diario che tiene in modo meticoloso, gli rendono visita, fra gli altri, " i padroni di piccole barche al di sotto dei 40 *tonneaux* ". Sopra questo limite si potrebbe dunque parlare di imbarcazioni "grosse " ?

Un documento del 1760 ci dice con chiarezza che - almeno per quanto concerne i " bastimenti e barcolami di raggione degl'Abitanti del Porto Franco di Trieste" - sotto quel limite stanno

oltre brazzere e pieleghi pure i trabaccoli, un po' più grandi dei precedenti pare indicare Foscarini. Si avrebbe così che nel 1765, ad esempio, le imbarcazioni minori sarebbero ben il 96, 2 per cento del naviglio complessivo approdato a Trieste e non - come risultava dal considerare tali esclusivamente le brazzere - " solo " l'85,6 per cento.

Una seconda indicazione la offre il *Relevé des États envoyés par les Consuls et Vice Consuls des bâtiments de commerce appartenans aux sujets du Pays dans l'Étendue de Leurs Départements* del 1786-1787, pubblicato all'inizio degli anni 1960 da Ruggiero Romano, che ha costituito un costante punto di riferimento della storiografia marittima successiva. I funzionari francesi classificano il naviglio dei vari paesi europei per classi di 100 *tonneuax*. In questo caso pare si possano intendere per imbarcazioni "minute" quelle della prima fascia, al di sotto dei 100 *tonneaux*. Se cosi è fra i " bastimenti e barcolami di raggione degl'Abitanti del Porto Franco di Trieste " solo quattro su trentasei potrebbero essere classificati non minuti. Dei legni *non* classificabili " grossi" farebbero parte - oltre brazzere, pieleghi e trabaccoli- pure checchie, brigantini e la più parte delle polacche. Dieci anni dopo la situazione non è molto diversa. La *Lista dei Bastimenti, e Barcolami di ragione dei sudditi di Sua Cesareo-Regia, ed Apostolica Maestà abitanti in Trieste* del 1771 censisce 64 imbarcazioni, di cui solo 4 di portata superiore alle 100 " tonellatte", fra cui un'unica " nave " - *L'Enrico* - di 554 tonnellate . Le altre 3 sono checchie. Sotto il limite indicato dai funzionari francesi stanno - oltre, ovviamente, le brazzere - brigantini, scialuppe, piperi, trabaccoli, pieleghi, peatte. Il 73,4 per cento delle imbarcazioni dei triestini non raggiungono le 40 tonnellate: pieleghi, peatte, brazzere. Queste ultime vengono qui distinte in " bracere " senza alcuna specificazione e in " bracere pescareccie " (circa il 30 per cento del totale del naviglio triestino): le prime con un tonnellaggio medio circa quadruplo rispetto alle seconde, ma con equipaggio meno numeroso o al massimo analogo a quello delle barche da pesca

Notta, Lista e *Relevé* sono incomparabili sul piano quantitativo: le prime, si è visto, censiscono rispettivamente 36 e 64 imbarcazioni, l'altro ben 1011**.** Dal punto di vista in cui ci si è posti i tre documenti tuttavia convergono: delle 1011 imbarcazioni censite dai francesi a Trieste ben 990 non raggiungono i 100 *tonneaux*. Significativo è il raffronto con l'altro grande porto imperiale: Ostenda. Qui il " nombre des navires " si ferma a 130; ma c'è un solo scafo inferiore ai 100 *tonneaux*. A Ostenda il tonnellaggio medio è di 199,6 *tonneaux*; a Trieste invece di 57,5.

Per questo il naviglio imperiale ha un tonnellaggio medio inferiore in sostanza a tutta Europa (supera infatti solo quello del Piemonte e dell'ormai da tempo decaduta Genova). Non arriva a 74 *tonneaux* mentre la media europea (Inghilterra esclusa, non essendo noto il numero dei suoi bastimenti) è di oltre 135. Conferma la pochezza della pur nutrita marina battente bandiera imperiale il fatto che mentre essa rappresenta per numero il 6,2 per cento del naviglio europeo (sempre esclusa l'Inghilterra) in termini di tonnellaggio costituisce solo il 3,4 per cento

Possiamo, a questo punto, guardare con occhio più scaltrito alla *Nota dei Bastimenti grossi arrivati nel Caes.° Reg.° Portofranco di Trieste nel corso degli infrascritti anni 1768,1769,1770* conservata a Vienna, su cui ha lavorato Fanfani.

Il documento è impreziosito da bei disegni dei principali tipi di naviglio indicati nella tavola, e per questo è stato più volte utilizzato quale illustrazione. Ne emerge intanto che almeno quattro delle imbarcazioni illustrate sono *classicamente* mediterranee, fornite di velatura latina: sciabecco (di cui esiste tuttavia una variante a vele quadre), tartana, martigado, scialuppa. Vascelli di questo tipo rappresentano circa un terzo degli arrivi a Trieste di "bastimenti grossi " fra 1768 e 1770. Ancora mediterraneo, e precisamente di origine maltese, è il pinco. A Trieste ne arrivano , negli anni considerati, 106 e 102 giungono senz'ombra di dubbio da porti mediterranei. Dall'Adriatico e dal Levante arriva circa il 43 per cento del naviglio " grosso" che approda a Trieste fra 1768 e 1770, senza tenere conto dei bastimenti che issano bandiera austriaca: con questi si arriva oltre il 50 per cento. Se dall'Adriatico e dal Levante allarghiamo lo sguardo all'intero Mediterraneo abbiamo che circa l'80 per cento dei " bastimenti grossi" giunti a Trieste nel triennio preso in esame provengono da porti al di qua di Gibilterra, considerando che la più parte degli scambi fra Trieste e la Francia avviene per la via di Marsiglia (significativamente, d'altronde, nel documento di cui stiamo trattando nessun bastimento francese è classificato fra le "navi"). E si tratta di naviglio che ha pure la dignità di " nave" se fra quelle approdate a Trieste in quel torno di tempo - in complesso 98, circa il 17 per cento di tutti i " bastimenti grossi" ancoratisi - 4 sono venete, 16 ragusee, 23 austriache. Scafi a proposito dei quali viene alla mente quanto, per Venezia, ha notato Costantini: con la nuova presenza delle potenze marittime atlantiche, dalla metà del secolo XVII " il commercio mediterraneo [...] non poteva ulteriormente essere esercitato con grandi navi " .

A conclusioni analoghe si arriva pure da un diverso angolo visuale.

Due documenti custoditi negli archivi veneziani fotografano in modo nitido il commercio triestino al 1767 e al 1782.

Sono immagini ben più pregnanti sotto il profilo economico del numero degli approdi e delle partenze. Misurano infatti i traffici del porto di Trieste in un caso in termini di quantità di merci movimentate e del loro valore monetario, nell'altro solo in termini di numerario. Questo ovviamente comporta un'ottica del tutto diversa da quella del numero degli approdi. Una sola nave carica di merci pregiate può incidere assai più di decine e decine d'imbarcazioni che trasportano prodotti di basso costo e magari voluminosi. È quanto fa pensare, per il 1782, la voce relativa alle importazioni " dalla China " - 876.494 fiorini di seta e thè - mentre dallo Stato pontificio non si importa che per 343.333 fiorini di " alume, amandole, anguille, baccalari, canape, porcina, formaggi, grani, galla, lana, mastici, pelli, sete, telle lanacine, vino ".

Entrambi i documenti indicano, sia pur con criteri diversi, provenienza e destinazione dei carichi. Su quest'aspetto fisseremo appunto il nostro sguardo.

Nel 1767 è registrato un ammontare complessivo degli scambi pari a 9.107.794 fiorini per 47.603.005 funti (all'incirca 26.600 tonnellate); nel 1782 l'interscambio complessivo è di oltre 21 milioni di fiorini - cifra analoga a quella indicata da Pietro Antonio Pittoni quattro anni dopo - con un attivo della bilancia commerciale di più di 4 milioni e mezzo.

Che significato hanno tali cifre ?

Un'indicazione la si ritrova ne *Il mentore perfetto de' negozianti ovvero guida sicura de' medesimi ed istruzione, per rendere ad essi più agevoli, e meno incerte le loro speculazioni*, dato alle stampe a Trieste in cinque tomi fra 1793 e 1797: nel 1790 il totale delle merci *arrivate* ad Amburgo per via marittima, fluviale e terrestre era accreditato – tutto lascia a credere sulla base di tabelle ufficiali – a oltre 39 milioni di fiorini.

Il " commercio totale " di Trieste dell'anno 1767 è scomposto dall'autore (o dagli autori) del documento in questione in cinque rubriche: le merci giunte via mare e poi spedite via terra ai " Paesi Austriaci"; quelle arrivate per terra " dalli Paesi Esteri " e quindi esitate via mare; quelle di provenienza marittima " spedite per Germania " per terra alli Paesi Bassi "; quelle provenienti " per terra dalli Paesi Austriaci e spedite via Mare "; infine quelle arrivate per mare e spedite per terra, evidentemente a mete diverse sia dai " Paesi Austriaci" sia dai Paesi Bassi. La fonte in realtà contiene una sesta rubrica: il legname giunto dal Cragno ed esitato per mare. La si puo' però non considerare data la sua consistenza: lo 0,2 per cento del totale in termini di valore (il volume non è dato).

La parte del leone è fatta dalle merci che dai " Paesi Austriaci" arrivano a Trieste e poi sono esitate via mare: il 43,5 per cento in valore e il 47,5 per cento in volume. Seguono le " merci capitate per nave e spedite via terra alli Paesi Austriaci ": 36 per cento in termini di valore; 31,6 per cento in volume. Dunque, circa l'80 per cento - in valore - dell'interscambio triestino ha per protagonisti i paesi ereditari.

Chi sta a fronte di essi tramite l'intermediazione di Trieste ?

A porti *non* mediterranei è destinato l'8,2 per cento in valore (l'11,2 per cento in termini di volume) delle merci dei paesi ereditari poi spedite via mare da Trieste. Il grosso di questo traffico a lunga distanza è formato dal ferro della Carinzia, del Cragno e del Tirolo. Se togliamo questa voce solo l'1 per cento circa delle merci dei paesi ereditari vanno a porti *non* mediterranei.

Il *dettaglio* del flusso inverso - merci giunte via mare ed esitate per terra verso i " Paesi Austriaci" - non ci è noto. Dalle tavole che specificano sia le merci arrivate dal mare e spedite per terra via Germania " alli Paesi Esteri" sia le merci dei Paesi esteri venute per terra ed esitate via mare viene comunque una conferma dell'assolutamente prevalente raggio mediterraneo del commercio triestino. Nel primo caso solo meno del 5 per cento in valore (intorno al 2 per cento in volume) proviene da porti non mediterranei; nel secondo hanno destinazioni *certamente* non mediterranee l'1,6 per cento delle merci , in termini di valore (2,5 per cento per volume). Inoltre l'8,1 per cento delle merci per volume - pari a ben il 17,5 per cento in termini di valore - ha per destinazione la Spagna, che ha anche porti - e che porti ! - mediterranei.

Nel 1782 la tavola del *Somario* del " comercio attivo e passivo e economia " del porto di Trieste inviata alla Dominante dal suo console a Trieste " tal quale è stata spedito da questo Governo alla Corte" e custodita nell'Archivio degli Inquisitori di Stato veneziani registra importazioni ed esportazioni da e per i diversi porti in termini di valore monetario oltre che per categorie merceologiche.

I flussi non sono del tutto confrontabili: ad esempio non si ha una rubrica " Inghilterra " per le importazioni mentre si ha una voce , assai cospicua, delle esportazioni " per Inghilterra e Fiandra ".

Circa il 57 per cento dell'interscambio totale e oltre il 54 per cento dell'attivo della bilancia commerciale sono attribuiti dall'estensore della tavola veneta a "prodotti della Germania ",

segno che Trieste parrebbe ormai abbastanza saldo punto d*i* riferimento di un *hinterland* mitteleuropeo.

Se adottiamo il punto di vista del raggio prevalente nel commercio triestino i dati del 1782 non contrastano in modo sostanziale con quelli dei periodi precedenti: il 68,4 per cento dell'interscambio complessivo riguarda porti mediterranei, senza tener conto delle merci da e per porti austriaci, che devono essere ricompresi a pieno titolo nel calcolo in quanto l'interscambio con le Fiandre, lo si è visto, è rubricato a sé. Inserendo lo scambio con i porti austriaci nella voce dell'interscambio mediterraneo si ha che oltre l'85 per cento delle merci che arrivano o partono da Trieste in quel 1782 giungono da o sono destinati a porti mediterranei. Circa il 35 per cento del traffico portuale triestino è poi strettamente adriatico, senza tenere conto della parte di scambi con l'impero ottomano, che ha porti adriatici, pari al 13, 4 per cento dell'intero interscambio di Trieste. Ancora una volta non c'è stasi, il movimento tuttavia è lento. Più avanti nel tempo, e non è senza significato, gli orizzonti muteranno: così nel 1836 - stando a una fonte a stampa - solo il 43,6 per cento delle importazioni triestine arriverà da porti mediterranei mentre il 59 per cento delle esportazioni si volgeranno a terre lambite dal " Mare Nostrum " [54] .

---

[54] 1. Kaltenstadler, op,. cit. , pt. II, tab XII, p. 96; 2. i) *Notta delli Bastimenti Grandi e Picoli venuti nel Porto di Trieste dal 1 Gennaro Sin tutto December 1753*; ii) *Nota delli Bastimenti Grandi e Picoli venuti nel Porto di Trieste dal 1 Gennaro sin tutto December 1754*; iii) *Tabella del Capitaneto del Porto di Trieste 1755* Archivio di Stato di Trieste (d'ora in avanti AST), Intendenza Commerciale, b. 534 (nella stessa busta note di Ricci all'Intendenza Commerciale sulle discrepanze fra le statistiche del capitanato del porto e quelle del magistrato di sanità), iv Cusin, *Precedenti ...* ,p. 26; 3. 1. Kostas A. Damianidis, *Methods to Develop a Common Typology of Traditional Vessels in the Mediterranean* in Mario Marzari, a cura di, *Navi di legno*, Trieste, 1998, pp. 226-238; 2. Gestrin, Miheliè, op. cit., pp.96-110; 3. *Mémoire instructif Sur le Commerce de Trieste par M. Michel consul de France du 1er Juin 1770*,Biblioteca Civica di Trieste Archivio Diplomatico (d'ora innanzi ADT) 1\2 A 32 (l'autore di questa nota come delle successive *sub* nn. 66 e 79 è Eléazar-Dominique Michel, primo console francese a Trieste che ricoprì la carica dal tardo 1770 al marzo 1772, Cfr, Dollot, op. cit. , p. 19 e 245); 4. Costantini, op. cit. ,p. 586; 5. A) Kaltenstadler, op. cit. , pt.II, tab. XII n. 1, p. 96; B) Derry, Williams, op. cit., p. 243 (parrebbe che a fine Seicento la misura considerata " normale" dei vascelli oceanici olandesi fosse 500 *tonneaux* cfr. *Traités sur le commerce de Josiah Child avec les Remarques inédites de Vincent de Gournay*, édité par Takumi Tsuda, Tokyo 1983, p.47); C) Cusin, *Precedenti ...* , cit., p. 26; 6. *Il periodo triestino del diario inedito del conte Carlo di Zinzendorf*, a cura di Cesare Pagnini, estratto da " Archeografo triestino", s. IV, XXXVIII, 1978, p. 40 (*sub* 16/6/1776). Ruggiero Romano ha proposto a suo tempo - mi pare senza contestazioni di rilievo - una equiparazione del *tonneau* con la tonnellata (cfr. R. Romano, *Per una*

Possiamo dunque immaginare il golfo e le banchine di Trieste affollate ancora all'inizio degli anni Ottanta del secolo XVIII da imbarcazioni piccole e di medie dimensioni. Come mai allora gli storici hanno lasciato intendere che vi svettassero troppi alberi di grandi velieri ? Come quando, in riferimento ai primi anni 1750, si legge - in un lavoro peraltro pregevole: " le navi, provenienti dai punti più disparati delle coste europee, approdavano in numero sempre maggiore", salvo poi trovare che la gran parte delle imbarcazioni di nazionalità nota cui si riferisce quell'asserto battono bandiera austriaca o veneta oppure constatare, con il podestà di Capodistria che in quel porto si dà un " continuo

---

valutazione della flotta mercantile europea alla fine del secolo XVIII in *Studi in onore di Amintore Fanfani*, Milano, 1962, V, p. 577). Sull'uso, nella lingua italiana, del termine " tonnellata", anteriormente all'introduzione del sistema metrico-decimale - che si può rilevare nel testo - cfr. Manlio Cortellazzo, Paolo Zolli, *Dizionario etimologico della lingua italiana*, Bologna, 1979-1988, V, p. 1374 *ad voces* " tonnellata" e " tonnellaggio "; 7. a)*1760. Notta de Bastimenti e Barcolami di raggione degl'Abitanti del Porto Franco di Trieste*, AST, Intendenza Commerciale b. 534; b) *Nell'anno 1771 Lista dei Bastimenti, e Barcolami di ragione dei sudditi di Sua Cesareo-Regia, ed Apostolica Maestà abitanti in Trieste*, AST, Intendenza Commerciale, b. 540; 8. Romano, op. cit. , pp. 582-591 (in particolare la p. 586) e 578. Marzari – *Le imbarcazioni …*, cit., p.45 – assume e propone una classificazione delle imbarcazioni in quattro classi secondo il tonnellaggio (la prima composta da imbarcazioni superiori alle 100 t; la seconda fra le 50 e le 100 t; la terza fra le 12 e le 50; la quarta al di sotto delle 12) ; 9. *Nota dei Bastimenti grossi arrivati nel Caes.*^{o} *Reg.*^{o} *Portofranco di Trieste nel corso degli infrascritti anni 1768, 1769, 1770*, HKA, Handschriften 1007 ; 10. Diamanidis, op. cit. ,loc. cit. Su tutta la questione delle imbarcazioni tradizonali cfr. pure Marco Bonino, *Tipi e tradizioni navali italiane dei sec. XIX e XX: un approccio per aree culturali* in Tommaso Fanfani, a cura di, *La penisola italiana e il mare. Costruzioni navali, trasporti e commerci fra XV e XX secolo*, Napoli, 1993, pp. 411-427 ; 11. " Cette place [Marsiglia] est jusqu'ici la seule de la france qui commerce avec Trieste" (*Mémoire* cit. del console francese) 12 Costantini, op. cit., p. 567. Cfr. sulle dimensioni precedenti delle navi veneziane Frederic C Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimora, 1934, p. 47; 13 i. *Merci capitate per mare e spedite per terra alli paesi austriaci nell'anno 1767 in Trieste*, ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, I serie, b. 753 ; ii. *Somario. Del Comercio Attivo e passivo e Economia dell 1782* ASV, Inquisitori di Stato b. 181. Quanto ai dati forniti da Pittoni nel 1786 (" ventiuno in ventidue millioni di commercio ") si veda Dorsi, op. cit., p. 173; per Amburgo cfr. *Il mentore perfetto de' negozianti*, Trieste MDCCXCIII-MDCCXCVII, I, p. 129 (l'opera è di mano per i primi quattro tomi di Andrea Metrà, immigrato da Torino, poeta e libraio, che muore prima di poter compilare l'ultimo volume); 14. *Enciclopedia del negoziante ossia Gran Dizionario del commercio, dell'industria, del banco e della manifattura*, t. VI, Venezia 1843 , p. 1163 (*ad vocem* Trieste).

La trasformazione dei funti in tonnellate è basata sulle indicazioni di Antonio Rossetti de Scandler, *Ragguaglio universale dei pesi*, Trieste, MDCCCXXIX, p. 7 nonché di Horace Doursteher, *Dictionnaire universel des poids et des mesures anciens et modernes* (ed. or. Bruxelles 1840), reprint Amsterdam 1976 [2], p. 234

accesso e decesso di Barcolami e Bastimenti della Greca e Turca nazione " [55] .

Le due rappresentazioni possono convivere. E tuttavia.... tuttavia accettare senza porsi alcuna domanda tale compatibilità obbliga a sottacere o a non tenere conto di altri indizi e di risultati di altri studi.

6. " Sino ad ora con delle grandi spese non si son fatte che delle piccole cose "

Giacomo Casanova, è noto, soggiorna esule a Trieste tra il 1773 e il 1774. Per crearsi meriti presso il governo veneto si fa spia e quando, il 3 settembre 1774, può finalmente tornare nella sua Venezia continua la sua attività di confidente, fino a che " dal 19 febbraio 1776 la sua collaborazione con gli Inquisitori, benché non ufficialmente riconosciuta, diventa pressoché regolare " [56] . Al momento del ritorno, sembrerebbe [57] , consegna agli Inquisitori di Stato una memoria sulla piazza di Trieste, pubblicata nel 1922 da Carlo Curiel. La celebre " riferita " sostiene che in realtà i funzionari che guidano Trieste per continuare ad avere fondi e privilegi dal governo imperiale forniscono a Vienna informazioni false e dati artefatti sul commercio della città [58] . Casanova, naturalmente, può mentire. Quale convenienza ne avrebbe, considerando, con la sua personale condizione, l'organo cui si rivolge e la preoccupazione che pervade la documentazione veneziana sullo sviluppo di Trieste ? Certo, si possono avanzare diverse supposizioni - attraenti perché rocambolesche: il suo essere al servizio di una fazione interna che verso Trieste e l'impero propugna una politica per cui sarebbe comodo sottovalutare i progressi della città giuliana; addirittura, che,

---

[55] De Antonellis Martini, op. cit., pp. 78 e 79 n. 30; *1751, 17 agosto. Lettera del n.u.Enrico Dandolo Podestà e Capitanio di Capodistria diretta ala Ser[mo] Principe di Venezia sullo sviluppo che prende il commercio di Trieste, grazie ai favori della Corte Imperiale….*, "Atti e memorie della Società Istriana di Archeologia e Storia Patria ", X (1895), p. 87

[56] Preto, op. cit., p. 527

[57] Carlo Curiel, *Trieste settecentesca*, Napoli. MCMXXII, p.175 n. 1. L'originale del documento di Casanova è in ASV Inquisitori di Stato, b. 565

[58] " Quel corpo di consiglieri, che l'Imperatrice mantiene con grosse pensioni, e che gode d'importanti emolumenti negli utili eventuali, che si procura per ogni via, ha bisogno, se vuol sostenere l'idea vantaggiosa, che la Sovrana ha di lui, *d'ingannare con soffisticherie* di ministero l'imperial Gabinetto, onde *in mancanza del progresso reale sostituisce l'apparente*, vestito sotto varj e tutti delusorj aspetti " (Curiel, op. cit., p. 163. Corsivi miei)

tornato a Venezia, Casanova - notoriamente amico del capo della polizia triestina Pittoni - faccia uno spregiudicato doppio gioco, sia, almeno per un periodo, al soldo dell'impero.

Induce però a pensare che le notazioni di Casanova non siano del tutto peregrine intanto una lettera di Pittoni a Zinzendorf del 25 febbraio 1782, che getta una luce inquietante sull'attendibilità della documentazione ufficiale conservata nei pubblici archivi:

> ho presentato la tabella della popolazione al signor barone Ricci, lasciando in bianco *come al solito* le rubriche del risultato, di modo che V.E. le faccia riempire a suo gradimento [59] .

È ad accorgimenti del tipo di quelli che intravedere la missiva di Pittoni che pensa Antonio De Giuliani quando, in un famoso scritto edito in Vienna nel 1785, alzando un peana a Zinzendorf, annota: " Fù Egli che seppe far uso di quei *mezzi secreti*, che sono atti ad invitare il commercio " [60] ? La storiografia, del resto, aveva già messo in guardia il lettore attento. Ad esempio, Alberto Caracciolo nella sua notissima ricerca sul porto franco d'Ancona, del 1965, parlando del movimento di naviglio di grosso tonnellaggio nelle "nuove" piazze adriatiche sottolineava:

> le cifre che possediamo al proposito mostrano in realtà delle notevoli discordanze: mentre da una parte i riassunti annuali di Trieste [ufficiali] danno, fin verso il 1760, delle cifre oscillanti fra le 380 e 500 unità grosse o medie, Franchini, che ha lavorato sugli stessi fascicoli, ha trovato d'altra parte, che non se ne possono contare che un centinaio di grosse e altrettante di medie [61] .

A differenza degli allarmi lanciati pochi anni prima dai Savi della Mercanzia, Casanova dipinge un quadro abbastanza tetro di

---

[59] Attilio Tamaro, *Fine del Settecento a Trieste. Lettere del barone P. A. Pittoni (1782-1801)*, " Archeografo Triestino", S. IV, V-VI, 1942-1943, p. 29. Corsivo mio

[60] Antonio De Giuliani, *Riflessioni politiche sopra il prospetto attuale della città di Trieste*, Vienna, MDCCLXXXV, p. 56. Corsivo mio. L'opera – ha ragione Giorgio Negrelli – è qualcosa di più e di diverso da un " documento " (G. Negrelli, *L'illuminista diffidente, Giuseppismo e Restaurazione nel pensiero politico di Antonio De Giuliani*, Bologna 1974, pp. 54-55) così come il suo autore emerge e trabocca dall'orizzonte locale (a tal proposito, oltre il lavoro di Negrelli testé citato, cfr. la *Nota introduttiva* a De Giuliani di Franco Venturi in F. Venturi, a cura di, *Illuministi italiani. T. III. Riformatori lombardi, piemontesi e toscani*, Milano-Napoli 1958, pp. 647-656). Tuttavia grande spessore ha pure il suo carattere documentario e come documento sarà appunto qui considerata e utilizzata, come si vedrà in seguito

[61] Caracciolo, op. cit. , pp. 119-120. L'autore si riferisce qui al lavoro, invero poco utilizzato dagli storici successivi, di Vittorio Franchini, *Aspetti e momenti del porto di Trieste attraverso i tempi*, Roma, 1962

Trieste, e dunque più roseo per la Repubblica. Simile peraltro, per più versi, a quello tratteggiato oltre un trentennio prima da Marco Foscarini volto a mettere in guardia l'Europa dal possibilr sviluppo del commercio triestino.

" Tutto all'opposto " di quanto vogliono far credere i funzionari che reggono la città,

> quelli che esaminano di presso vedono tutto andare alla peggio, i capitali delle compagnie consumati, esse disfatte, i negozianti privi di specie numeraria, i stranieri stanchi di trafficare con essi, i capitani obligati spesso a partire vuoti, il posto sempre infelice e soggetto ogni anno a disgrazie.

Certo, c'era stata una crescita demografica, pure notevole. E non poteva essere sottaciuta né sottovalutata. Ma " questo accrescimento di popolo, e di contante in proporzione " si ebbe, per Casanova,

> nel corso di vent'anni ne' quali gli apparenti vantaggi delle franchigie attirarono commercianti forestieri, ma le cose restarono ad un tratto sospese nello sperato progresso, quando le insuperabili incomodità della natura del luogo furono chiaramente riconosciute da tutti i concorrenti, e che i stabiliti negozianti ne' lontani paesi invitati a' cambj non ne scoprirono di adeguati, e conobbero che poco, o nulla v'era da fare con mercanti, *che non erano capitalisti*; osservarono le compagnie, ch'eransi formate con molto contante effettivo, andate tutte a male, e si lagnavano che non potessero spacciare ciò che portavano, che a vil mercato, ed a lunghe fidanze, non trovando esportazioni atte a rimborsare il valore delle loro merci col conveniente necessario lucro perché se ne incaricassero.
>
> Otto o dieci particolari che vennero in Trieste poveri, sono quelli che si dice che sostengono il languente commercio; ma quelli che esaminano, lo deplorano languente, poiché quegli uomini denarosi impiegano il loro denaro in ippotecche sulle mercanzie di quelli, che hanno comperato a lungo respiro, onde per guadagnare qualche cosa sono obbligati a vendere a carissimo prezzo, poiché l'usura delle ippotecche li aggrava sommamente .

Già nel dicembre 1754 un confidente del podestà di Capodistria aveva scritto :

> " la fama divulgatasi e le relazioni che si spediscono alla corte fanno credere questa piazza in un auge grandissima di traffico, quando veramente in effetto non è ella in tal grado per motivo [...] della mancanza di denaro e le mercanzie di grosso fondo che si renderebbe necessario ad aumentare il commercio "

E ancora oltre un decennio prima della " riferita" di Casanova i veneziani parlavano di " miseria incredibile di contante" a Trieste. I capitali necessari , ci dicono gli storici della Repubblica,

giungevano da Venezia per cui, ha scritto Jean Georgelin proponendo un'ottica che può in parte spiegare le oscillazioni di giudizio e atteggiamento dei veneti rispetto al nuovo porto franco, " una parte dei capitali ' triestini' veniva dalla Dominante" ciò che " non era uno degli aspetti meno insoliti della concorrenza fra le due città" [62].

Come interpretare la cronologia proposta da Casanova ? Curiel parrebbe propendere per una lettura secondo cui il termine *a quo* parte il veneziano è la costituzione del porto franco, vale a dire il 1719. Diverso il parere di Tamaro che lega il discorso di Casanova a una visione più congiunturale. All'alba degli anni settanta del secolo XVIII a Trieste - scrive - " si arrivò a una nuova e grossa crisi, forse dovuta alle guerre di Polonia e d'Oriente " [63] . Qui, in quest'ambito, vanno collocate le notazioni di Casanova. Esse, dunque, illustrerebbero niente più che una situazione momentanea. Per quanto il celebrato storico triestino non possa poi concludere altrimenti che con il riconoscimento di un sostanziale fallimento di Maria Teresa [64] . Perciò i vent'anni in cui molti sarebbero accorsi nella città per fruire degli " apparenti vantaggi delle franchigie" sarebbero i quattro lustri precedenti la composizione della " riferita" al Senato veneto. Anni invero - ci dice la storiografia - quanto mai accidentati. Solo all'inizio del decennio 1750 i traffici triestini sembrano dare segni di ripresa dopo la stasi dovuta alla guerra che segue la salita al trono della figlia di Carlo VI. Ben presto, però, le armi riprendono a tuonare; soltanto il loro nuovo silenzio - nel 1763 - porta a una inversione del ciclo mercantile. Fin quando? Le opinioni divergono: per alcuni l'ascesa durerebbe fino al 1775; per altri fra 1769 e 1775 si sarebbe in presenza di una nuova grave flessione degli scambi [65] .

L'interpretazione del termine *a quo* parte Casanova non è oziosa e puramente accademica: in un caso significherebbe che nel sentire collettivo dell'epoca di Maria Teresa i tempi di Carlo VI erano visti come tempi, se non d'oro, certamente positivi rispetto a un presente più disincantato; nell'altro ci troveremmo soggettivamente di fronte a una disillusione grave provocata dal governo della grande imperatrice solo in parte corrispondente ai

---

[62] Curiel, op. cit. ,pp. 164 e 166-167. Corsivo mio; *Relazione di un confidente di Piero Dolfin, Podestà di Capodistria 14 dicembre 1754*, ASV, Cinque Savi alla Mercanzia, b. 763; Georgelin, op. cit., p. 105. Quanto a Foscarini cfr. Braun, op. cit., pp. 229 e 230

[63] Tamaro, *Storia …* ,cit., II, p. 168

[64] " A Maria Teresa, dunque, non riuscì di fare a Trieste l'emporio che voleva" (ibid., II, p. 172)

[65] Cfr., Panjek, op. cit., p.187 e la bibliografia ivi citata

dati storici reali. Entrambe le interpretazioni ripropongono, a ben vedere, l'interrogativo sul perché da Vienna si continui a puntare su Trieste.

Il quesito è prospettato - sebbene " a rovescio ", per così dire - pure da Antonio De Giuliani nel 1785. Il più notevole intellettuale triestino dell'epoca si rivolge a un sovrano, Giuseppe II, che dieci anni prima, ancora coreggente, aveva visitato la città e ne era restato malissimo impressionato. Tanto che il 17 maggio 1775 aveva scritto alla madre di " dare un taglio vigoroso " ai finanziamenti al porto franco in quanto

> con potentissimi dispendi si è fatto di Trieste ciò che presentemente è: mentre non possiede un porto veramente sicuro, fa pompa d'edifici specialmente nella Città Nuova; non esiste un commerciante onesto che accetti cambiali; vi è soltanto un miserabile traffico di scambi. Molte navi, che battono bandiera imperiale, costruite allorché l'entusiasmo era di moda, marciscono nel porto e la bora termina l'opera di distruzione.

Le opinioni del coreggente dovevano essere note in città se il ventenne De Giuliani in una supplica a lui indirizzata in quello stesso 1775 per ottenere un sussidio che gli permettesse la continuazione degli studi vi fa un esplicito riferimento. Trieste era stata tratta dagli " squallori del primo suo abbandono" solo per il " reale indulto di V.M." di modo che "con profusione del regio errario attratta l'industria forastiera, moltiplicata la popolazione intera, si viddero circolare a speranza di respiro delle famiglie i germi più facili delle commodità e della vita". Sennonché " il successo non rispose alle apparenze, la speranza si convertì in illusione ". E allora

> più di un milione di soldo gettato inutilmente in mare, progetti senza numero malamente digeriti, furor di commercio senza intenderlo, gente nata trà i monti ch'ebbe l'ardire l'introdursi a governare un paese maritimo, riforme mal'intese, la nobiltà nazionale posposta e avvilita, spogliata de' suoi privilegi, tenuta nell'ignoranza dalla malizia industriosa, che sempre approfitta su l'altrui cecità non furon queste, o Signore, le vostre osservazioni nell'ultima vostra dimora a Trieste.

Il lamento-invettiva del giovane aristocratico decaduto getta luce non solo sulla circolazione nella città delle opinioni di Giuseppe II ma a un tempo su un loro possibile filtro aristocratico. E tuttavia il quadro tratteggiato dal figlio alla madre imperatrice non appare troppo deformato. Altri infatti avevano giudicato sproporzionati, in senso negativo, gli esiti rispetto alle somme profuse.

Il 13 luglio 1770 il console francese componeva un terzo *mémoire* sul commercio triestino in cui, ricordate tutte le opere

finanziate dalla corte " in un paese che bisognava, per così dire, creare ", denunciava la " manque de lumière " di coloro che successivamente erano stati incaricati di dirigerle, causa del fatto per cui non solo " le spese per queste opere sono ascese […] a somme immense" ma i risultati erano stati disastrosi, tanto che " molti di questi stabilimenti appaiono oggi inutili, fra gli altri i canali per ricevere i vascelli ".

Di " gran somme già sacrificate " a vantaggio di Trieste aveva parlato ancora agli inizi degli anni 1760 un personaggio di rilievo nell'amministrazione austriaca della Lombardia , il toscano Antonio Pellegrini, nelle sue *Osservazioni sopra lo Stato attuale del commercio della Monarchia Austriaca suoi prodotti naturali arti e manifatture* indirizzate a Maria Teresa, rimaste inedite fino alla loro edizione nel 1995 da parte di Andrea Leonardi ma di certo lette e meditate nel ministero viennese, in particolare da Wenzel Anton von Kaunitz. Per le spese operate, per " una parte degli stabilimenti già fatti", per " le magnifiche strade che vi conducono ", per " il decoro della corona già impegnato" Pellegrini consiglia di " dar l'ultima mano all'opera, per ricavarne i maggiori profitti che si possano" benché " *se noi fossimo a negozio vergine, sarebbe stato più sano consiglio a valersi di porto Re* "[66] .

Nel propugnare, con ardore, a metà degli anni Ottanta la causa di Trieste De Giuliani non presenta affatto un quadro idilliaco, anzi, per quanto pochi anni dopo, nel 1791, scriva che

> sulle rive dell'Adriatico si formò nel giro di pochi anni una città, un porto di mare, una piazza di commercio che, dopo quella di Marsiglia, può con fondamento disputare la preferenza a tutte le altre piazze del Mediterraneo .

L'azzardo, evidente, di tale giudizio ha origine nella tesi che, dopo lo *choc* della rivoluzione in Francia, l'autore assume quale canone interpretativo la storia universale: esiste una sorta di ciclo " naturale" mosso, in sostanza, da una legge che noi oggi definiremmo " malthusiana" per cui le nazioni si elevano e poi decadono. Così mentre " un languore universale minaccia oggi quegli stati che han fiorito sino ad ora" altri entrano in fase

---

[66] 1) Cit. in Curiel, op. cit., p. 170 n. 2 sulla base di Alfred von Arneth, *Maria Theresia's letzte Regierungszeit.. 1763-1780*, vol. III, in Id., *Geschichte Maria Theresia's, vol. IX*, Wien 1879, pp. 467-468. ; 2) Attilio Tamaro, *Documenti di storia triestina del secolo XVIII.III.Di una supplica e delle opere di Antonio Giuliani*, " Atti e Memorie della Società istriana di Archeologia e Storia Patria", XL (1928), II, p. 381; 3) *3me Mèmoire sur le commerce de Trieste du 13 jlet 1770 par M. Michel*, ADT, 1\2 A 32; 4) Andrea Leonardi, *Un "economista " italiano al servizio dell'imperatrice Maria Teresa*, Trento, 1995, p. 310. Corsivo mio

ascendente. Fra questi i domini degli Absburgo. E lo sviluppo di Trieste ne sarebbe una prova.

Nel 1785 la prospettiva è diversa, più “ documentaria” e, pare, anche meno scettica rispetto al commercio che – scriverà nel 1790 in *La vertigine attuale dell’Europa* – “ dopo aver cambiato la faccia di uno stato sembra non promettere altro che dei rovesci “.

Lo sviluppo dei commerci nei tempi presenti – si legge nelle *Riflessioni politiche* - ancor più che necessario è inevitabile per la potenza degli Stati. Trieste ha tutte le caratteristiche per essere un ottimo porto, nonostante i detrattori che, dunque, esistono, e numerosi, ancora a settant’anni circa dalla proclamazione del porto franco, e non smettono di avanzare i loro argomenti con cui “fu inspirata nel Ministero la diffidenza “. Ma, riconosce De Giuliani, “ si può dire, che *il commercio presso di noi non faccia che nascere*. Farlo nascere era il più difficile; i successivi sviluppi dovranno necessariamente venire in oggi che le operazioni politiche non anno altro fine che quello “. “ In oggi“, infatti, il “nostro commercio esterno “ non è “ tale qual egli potrà essere col tempo “. Di modo che - non può fare a meno di ammettere - “ sino ad ora con delle grandi spese non si son fatte che delle piccole cose [...]. Continuando su questo piede, non si finirà mai di spendere, e di spendere miseramente “ E se di più non s’era speso era stato perché – ci dice una fonte veneta - per il porto di Trieste “ erano state limitate […] le spese a cento mila Fiorini all’anno “ [67] .

7. “ La navigazione suppone lidi popolati di gente di mare “

Perché Trieste possa svilupparsi in modo adeguato, sostiene il De Giuliani del 1785, occorre

> scuotere la dipendenza dalle altre Nazioni; [...] non dare agli stranieri uno stipendio che rende migliore la loro condizione [...] Quindi la necessità di una Navigazione propria .

Ed eccoci dinanzi, fra gli altri, a un *handicap* “ strutturale”, per così dire: “ la Navigazione suppone dei lidi popolati da gente di

---

[67] Antonio De Giuliani, *Saggio politico sopra le vicissitudini inevitabili delle società civili* (1791) in Venturi, a cura di, *Illuministi …*, cit., pp. 685 e 684; De Giuliani, *La vertigine attuale dell’Europa*, ibid., p. 670; De Giuliani, *Riflessioni politiche …*, cit., pp. 9, 55 (corsivo mio), 42, 82-83; *Sull’ingrandimento di Trieste …*, cit., p. 13 . Per cogliere quanto fosse azzardato il paragone Trieste-Marsiglia cfr. *Il Mentore …*, cit., IV, p. 369

mare; il difetto di marinai rende inutile ogn'altro vantaggio ". Trieste invece manca di marinai.

Sebbene, come si è visto, a metà secolo in Venezia si fosse scritto con intento spregiativo che Trieste era abitata da gente dedita alla pesca, De Giuliani sostiene, con preoccupazione: " la popolazione di Trieste consuma in oggi del pesce senz'aver pescatori". Qualche decennio prima un patrizio aveva orgogliosamente rivendicato che Trieste " non era un nido di pescatori". Ma, annota De Giuliani, " la Pesca che in tutti tempi familiarizò gl'uomini col mare è altresì l'unica scuola, che fornisce dei marinai al commercio ". Oltre centoquarant'anni dopo Fabio Cusin - che conosceva bene De Giuliani - riprende il tema in rapporto non solo e non tanto a Trieste quanto alle difficoltà degli Absburgo di fare del proprio Stato pure una potenza marittima mercantile.

> Sarà - osserva - appena la situazione del commercio marittimo, che verrà a verificarsi in seguito ai fatti della rivoluzione francese, che darà, sino all'epoca del Blocco Continentale, una poderosa spinta tanto allo sviluppo della marina mercantile, la quale prenderà nuovo vigore dalla *presenza degli uomini di mare delle regioni ex-venete*, quanto al porto di Trieste, come grande Emporio di carattere internazionale.

Avrebbero confortato Cusin, se gli fossero state note, le conclusioni di Pellegrini laddove, propugnando lo sviluppo della pesca, annota:

> promovendosi la pesca , e formando buoni stabilimenti in tutta l'ampiezza del Littorale, si otterrà l'altro benefizio di formare buoni marinarj tanto necessario per l'equipaggiamento dei nostri bastimenti e della navigazione senz'aver bisogno ogni volta di ricorrere ad assoldargli dalle circonvicine nazioni, essendo la pesca il seminario della Marina .

Naturalmente la realtà è più mossa di quanto mostrino e il toscano e il triestino. Stando al *Mentore perfetto del negoziante*, ad esempio, almeno a fine secolo la pesca triestina ha un certo sviluppo. E tuttavia ancora una volta il quesito "perché Trieste ? " si presenta cogente sol che si confrontino Trieste e Fiume sotto questo profilo, particolare ma decisivo.

All'inizio degli anni 1760 a Trieste è censita una "marinareza " di 138 unità, cui debbono essere aggiunti 31 pescatori " residenti" (29 dei quali triestini e 2 sudditi veneti "ammogliati a Trieste ") e 56 " li quali ebbenché non abitanti in Trieste, perché tutti della patria Veneta, vengono non ostante in Trieste per pescare ". La " gente di mare" *della città*, secondo questa fonte, ammonterebbe pertanto a 169 unità. Nello stesso torno di tempo la " marinareza " fiumana era composta da 190

uomini.. Fra di essi 21 capitani, di cui 20 sudditi sua maestà cesarea (due dei quali fiamminghi), e 131 marinai, 105 dei quali sudditi di Vienna. A Trieste i capitani erano 11, ma solo 4 - poco più di un terzo - erano sudditi austriaci (due nati a Trieste, un fiumano e uno originario di Carlobago [Karlobag]). I sette non sudditi provenivano tutti dal Mediterraneo, mentre quattro erano di origine adriatica. I marinai erano 63 per poco meno di due terzi - di contro all'80 per cento fra i marinai di Fiume - sudditi imperiali. Poco importa se le cifre sono esatte; quello che è del tutto chiaro è una linea di fondo, che Jean Georgelin a suo tempo sintetizzò parlando di " quasi monopolio di cui godevano, per la pesca, i sudditi della Repubblica [veneta]. Trieste non aveva affatto pescatori" [68]. Né, possiamo aggiungere, marinai.

8. " Sino a che l'Elba scorrerà verso Amburgo "

I marinai del litorale austriaco- sosteneva Marco Foscarini – non sono atti che a brevi tragitti marittimi verso le coste circonvicine; per ogni altra destinazione è necessario ingaggiare marinai d'altri lidi [69]. Se piuttosto che alle acque i triestini si erano per gran parte volti alle dure pendici del loro golfo – traendone, in particolare, quel vino i cui privilegi i patrizi

---

[68] 1. De Giuliani, *Riflessioni politiche …* pp. 64-65, 68-69, 70 e 69 (De Giuliani ritornerà sull'importanza della pesca, anche ai fini dello sviluppo della marineria nell'inedito *Panorama politico della Città di Trieste* solitamente datato 1803-1805, ma per i riferimenti fattuali contenuti molto probabilmente del 1805. Cfr. A. De Giuliani, *Scritti inediti*, a cura di Cesare Pagnini, Milano MCMLXIX, pp. 255-258 e, pel la datazione, pp. 53, 231-232); 2. Marchesi, op. cit. loc. cit. *supra* alla n. 10; 3. Fulvio Caputo, Roberto Masiero, *Trieste e l'impero. La formazione di una città europea*, Venezia 1988[3], p. 11; 4. Cusin, *Precedenti ...* , cit., pp. 22-23 (a conferma della sue osservazioni cfr. G. d. B-n [Joseph von Brodman], *Memorie politico-economiche della città e territorio di Trieste, della penisola dell'Istria, della Dalmazia fu Veneta, di Ragusi e dell'Albania ora congiunti all'Impero Austriaco*, Venezia MDCCCXXI, p. 48); 5. Leonardi, op. cit., p. 270; 6. *Il Mentore …*, cit., V, p. 333; 7. *Nota di tutti gl'Officiali, Marinai, Mozzi e Pescattori, che navigano con li Bastimenti di Trieste, e che esercitano l'arte di Pescare*, AST, Intendenza Commerciale, b. 541; 8. *Tabella di Tutta la Marinareza della Città e Porto Franco di Fiume nell'anno 1762*, AST, Intendenza Commerciale, b. 540; 9. Georgelin, op. cit., p. 105.

I dati di cui al documento sopra citato al punto 7 sono sostanzialemnte confermati dalle fonti demografiche analizzate da Marco Breschi, Aleksander Kalè, Elisabetta Navarra secondo le quali nel 1765 sono censiti a Trieste 113 marinai e 35 pescatori

[69] Cfr. Braun, op. cit., p. 220

difendevano con le unghie e coi denti – era anche (o, forse, in via prevalente) per la posizione geografica della loro città, per il suo essere situata “nell’estremità del sacco, che forma il Mare Adriatico “ per cui – naturalmente e per essersi data all’Austria rimanendo così separata da Venezia – resta ”affatto fuori di mano “ né può “ servir’ di scala ai vascelli delle altre Nazioni che destinati sono per altri porti “. Ancora oltre mezzo secolo dopo Pellegrini, uno dei protagonisti della storia triestina si appellerà , non per caso, all’ “ osservazione della topografica situazione della città e del porto“ per sostenere che “ l’*artificiale* commercio di Trieste” ha assoluta necessità di “ artificiali sussidj”, di “segnalata protezione “ per essere tenuto “ in vita ed in qualche fiore” [70].

Le scelte politiche forzano la geografia, ma non possono coartare le ragioni della convenienza. La monarchia, concependosi quale grande potenza, vuole una presenza sui mari, indispensabile in quel secolo in cui domina lo “spirito di commercio “. E “ presenza sui mari “ significa innanzitutto, nella realtà e nell’immaginario dell’epoca, partecipare dei flussi commerciali oceanici, essere protagonisti degli scambi con i nuovi mondi e con le antiche Indie orientali. Di qui esperimenti e sforzi diversi - su cui si ritornerà, sia pur brevemente – fallito, per la “ gelosia “ delle altre potenze, il primo tentativo incentrato su Ostenda e i Paesi Bassi austriaci, troppo lontani e separati dal cuore dei possedimenti absburgici.

Può Trieste prendere il posto di città del Nord ?

Nonostante i, Quando nel 1727 Carlo VI era stato obbligato a sospendere i diritti della Compagnia d’Ostenda, si era orientato a trasferirla a Trieste. Il suo direttore Pietro Proli – lombardo di origini venete trapiantato nei Paesi Bassi austriaci – aveva però osservato che gli abitanti delle Fiandre sarebbero stati poco propensi a trasportare i loro averi in un altro paese e ad affidarli a persone non di loro completa fiducia; che a Trieste non si sarebbero potuti trovare né i capitani, né i marinai, né i capitali necessari per i traffici con le Indie; che comunque le merci di là provenienti non avrebbero potuto trovare sbocco sia per lo scarso consumo che di esse si faceva negli Stati ereditari sia *per le spese di trasporto dall’Adriatico al Mare del Nord*. Con

[70] Leonardi, op. cit. , p. 310; D. Rossetti de Scander, op. cit., pp. 206-209. Corsivo mio

buona pace dei precedenti cinquecenteschi fiorentini prospettati da Antonio Suriani [71].

Vienna tuttavia seguita a porsi il quesito – e a porlo ai triestini – all'inizio degli anni 1760 e, ancora, vent'anni dopo , sebbene, scrive Cusin,

> alla domanda quale sarebbe il mezzo d'istradare per Trieste le merci inviate in Ispagna, via Amburgo, il Consiglio del Commercio aveva una volta risposto: " sino a ché l'Elba scorrerà verso Amburgo, questa manterrà il sopravvento su Trieste ".

La corte non si dà per intesa e

> gli uomini di Vienna continuano nella linea direttiva per cui Trieste dovrebbe divenire unico sbocco dell'Austria verso Occidente, cercando di disinteressare le provincie poste oltre il Danubio dalla loro naturale via di sbocco verso il Mare del Nord, *fors'anche in conseguenza delle direttive della politica estera nettamente antiprussiana, seguita dal principe di Kaunitz*.

Alle richieste, pressanti, del governo centrale i maggiorenti commerciali di Trieste tergiversano, dicono di non avere elementi sufficienti per valutare se sia più conveniente far passare le merci della Slesia e boeme per Trieste o per Amburgo, propongono che si faccia un esperimento " in vivo" : s'invii della merce a Cadice via Amburgo e via Trieste e poi si calcoli quale sia il tragitto più conveniente. Solo dopo di ciò sarà possibile dare una risposta ai quesiti della corte. È chiaro che dietro questi tentennamenti e queste dilazioni sta la precisa coscienza dell'impossibilità di deviare quelle correnti di traffico a proprio vantaggio. Sapevano bene i mercati di Trieste che per merci ingombranti il trasporto dalla Boemia a Trieste " gli fa montare ad un prezzo " tale da renderle non concorrenziali . A meno che - dirà un alto funzionario austriaco, Brodman, avanzando di fatto una richiesta della stessa natura di quelle di Rossetti –

> Trieste e gli altri porti austriaci, giacenti al mare adriatico, venissero in qualche modo favoriti a confronto di Amburgo e degli altri porti del Baltico, i quali, a discapito maggiore della nostra bilancia passiva, godono i frutti delle nostre fatiche [72].

---

[71] Huisman, op. cit., p. 426. A tal proposito cfr. pure Tamaro, *Storia* …. Cit., II, pp. 153-154. Quanto ai precedenti fiorenti v. *supra* n. 27

[72] Cusin, *Precedenti* …, cit., p. 38 (corsivo mio) e appendice seconda pp. 62-68; Leonardi, op. cit. , p, 221; Brodman, op. cit., p. 41

9. Danubio e Adriatico

Per Trieste – che i continui attriti e dissidi con gli ungheresi portavano Vienna a sentire via via maggiormente "propria" rispetto a Fiume - è dunque impossibile assolvere quel compito "occidentale ", oceanico e mondiale, che avrebbero voluto assegnarle nella capitale dove si tendeva, da molti, a rappresentarsi l'impero come una grande potenza. Che di fatto l'Austria non era. Lo testimonia, ad esempio, quanto scrive il console austriaco a Londra il 6 maggio 1783 a Pompeo Brigido, governatore della città di S. Giusto: " le navi dello Dipartimento di Trieste sono venute qui in si poco numero che nulla mi causarono da notificare a V. E. ".

La città tuttavia aveva un'altra *chance*, che si rivelerà vincente. Il suo sviluppo come porto ed emporio era infatti coerente con la nuova, *oggettiva* collocazione strategica dell'impero. La crescita della potenza prussiana rese sempre più complicate la presenza e l'azione austriache sulla scena internazionale. Vienna non rinuncerà mai - se non in qualche modo inevitabilmente dopo il 1866 - a essere potenza tedesca. Il che determinava muoversi nella prospettiva di ostacolare ogni ulteriore rafforzamento di Berlino. D'altra parte, se non la sola, certo la maggiormente possibile via di consolidamento ed espansione dell'impero restavano i Balcani (cosa che comportava potenziali e reali frizioni strategiche con la Russia). Non si trattava solamente di crescita territoriale in senso, per così dire, classico. Aveva a che fare con il possibile sviluppo economico e - cosa essenziale per l'epoca - dei traffici. Non a caso la pace di Passarowitz includeva un trattato commerciale che garantiva ai sudditi absburgici libertà di traffico, protezione, libertà di culto in tutti i possedimenti del sultano, vale a dire – tra l'altro – libera navigazione sul Danubio, " il fiume lungo il quale s'incontrano, s'incrociano e si mescolano genti diverse, anziché essere, come il Reno, un mitico custode della purezza della stirpe", ma su cui – si sa – si combatteva pure. Cosicché, ad esempio, sul finire del marzo 1737 " da Trieste sono andati alquanti Gallafà a Belgrado per iui fabricare barche grandi da nauigare sopra il Danubio" mentre all'inizio del 1739 si ha

> ordine espresso della Corte Cesarea che […] li Gallafatti tutti di Trieste si deuino portare sul Danubio in Ongeria […] per fabricarsi iui mezze Gallere in Servitio dell'Arme Cesaree .

Nel Settecento la grande via d'acqua non era per intero navigabile. Per questo, direi, Marco Dogo, sulla scia di alcuni storici anglosassoni, a proposito dei traffici fra Impero e Porta parla di due vie, una marittima e una terrestre, poiché "all'epoca il Danubio veniva *attraversato* più che navigato ". In realtà nel commercio fra domini absburgici e terre turche concorrevano tra loro ,oltre una via marittima, una via fluviale, alla quale accennano esplicitamente le patenti della Compagnia Orientale con specifico riferimento al Danubio, e una via terrestre, più lenta e faticosa [73] .

Lungo il secolo XVIII gli Absburgo – sottolinea David Good - " riservarono la massima attenzione " all'incremento della navigazione fluviale nei loro possedimenti, che aveva pure – si è visto – un risvolto militare. I loro consiglieri non si periteranno di sottolineare il ruolo essenziale del Danubio la cui navigazione – sostiene, ad esempio, Pellegrini – "avrebbe […] necessità grande di riforma" per trarne gli "utili immensi" che potrebbe dare " ogni volta che fosse veramente preso di mira l'interesse reale del nostro commercio" in quanto

> col mezzo del Danubio abbiamo da Vienna la comunicazione per mezzo della navigazione con gli Stati della Moscovia, con la Crimea, la Tartaria, con la città di Costantinopoli, e con tutto il Levante, ed osservando il giro presente che fa il commercio vediamo quanto siamo lontani da prevalerci di quelle aperture e di quei vantaggi che la natura stessa ci ha preparati [74] .

E tuttavia, osserverà Adam Smith nella *Wealth of Nations* pubblicata nel 1776 e ben presto tradotta in tedesco [75] ,

> la navigazione del Danubio è di ben poca utilità per i diversi stati della Baviera, dell'Austria e dell'Ungheria in confronto a quel che sarebbe se uno di essi ne possedesse l'intero corso fino al Mar Nero [76] .

Il " padre dell'economia politica " sa bene, e sottintende, che il dato politico incide sulla possibilità di investire le importanti somme necessarie a rendere navigabile la grande arteria d'acqua

---

[73] AST, Cesareo Regio Governo in Trieste, b.48. Consoli Austriaci; Paul Kennedy, *Ascesa e declino delle grandi potenze*, trad. it., Milano 1989 (l'edizione originale inglese è del 1987), p. 149; Claudio Magris, *Danubio*, Milano 1990 ^{2}, p. 28; *I Diari di Antonio Scussa*, cit. ,pp. 182 e 216; Marco Dogo, *Mercanti fra due imperi* in Pavan , op. cit., p. 10; Babudieri, op. cit., p. 14; Kaltenstadler, pp. 41-42

[74] David F. Good, *The Economic Rise of the Habsbourg Empire, 1750-1814*, Berkeley 1984 , p. 30; Leonardi, op. cit., pp.267 e 334

[75] Si veda, al proposito, Joseph A. Schumpeter, *Storia dell'analisi economica*, Torino, 1959-1960, I, p. 235 (l'edizione originale inglese è del 1954)

[76] Adam Smith, *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*, ed. by R.H. Campbell, A.S. Skinner, W.B. Todd, Oxford, 1979, I, p. 36

che non a caso sarà tale per intero solo molto più avanti nel tempo.

La via fluviale per il Levante restava dunque complicata, per quanto, mentre le armi tacevano, a Vienna " trattengonsi continuamente de' Mercanti Turchi, li quali, dopo vendute le loro Merci ne comprano in cambio nell'Austria delle altre, e le trasportano per il Danubio, e per il Mar Nero a Costantinopoli"[77].

Si poteva e si doveva allora puntare – come aveva fatto Venezia secoli addietro - alla via marittima, al quasi parallelo "Danubio salato" che da Trieste, attraverso l'Adriatico (" gran fiume" penetrante " tra le penisole Balcanica e Appenninica "), fluiva al Mediterraneo Orientale, cosa che, inoltre, avrebbe pure favorito la possibile - e in parte avvenuta - espansione territoriale. Via anch'essa, peraltro, non " sgombra", non solo per la presenza di pirati, corsari, navi turche. Nei mari di Levante e nelle sue piazze commerciali forte era infatti la presenza commerciale francese, inglese, olandese.

Non a caso quello stesso Pellegrini che vede nel Danubio uno snodo essenziale del commercio absburgico teorizza la necessità di un complesso sistema di canali che, certo, favorisca la navigazione fluviale in generale ma anche crei "una libera comunicazione con Trieste, o con Fiume, Buccari o Segna" dell'Ungheria [78]. D'altra parte gli ungheresi stessi mostrano un intenso interesse per la via Adriatica se è vero che scrivendo al Senato nel maggio 1768 i Savi della Mercanzia chiamano il massimo organo della Repubblica a riflettere sul fatto che "gli affari del Littorale Commerzio […] proseguirono […] con sommo languore " sin tanto che " una opulente Compagnia di Transilvania con grandissimi capitali attende, e si può dire, presiede agli affari medesimi del Commerzio ".

Si tratta, parrebbe, della " compagnie de Temeswar " , della compagnia di Timisoara, su cui ferma la sua attenzione il console francese a Trieste in un *mémoire* del 10 luglio 1770. Essa " aveva per oggetto l'esportazione delle derrate dall'Ungheria e dalla Transilvania"; era inizialmente dotata del cospicuo capitale di 500.000 fiorini; spese ingenti per la costruzione di magazzini e case nonché speculazioni "mal combinate e mal dirette" hanno però fatto ridurre i suoi fondi " a circa la metà". In quel luglio 1770, dunque, la compagnia sembrava sul punto di sciogliersi. I suoi

---

[77] *Il Mentore* …, cit. III, p. 121. La citazione che segue, in parentesi, nel testo è da Cusin, *Appunti* …, cit. ,p. 29

[78] Leonardi, op. cit., p. 93. Sulla politica di effettiva progettazione e costruzione di canali cfr. Good, op. cit. , pp.64-65

azionisti e dirigenti, racconta il console, “ si sono resi a Vienna e non si dubita che la loro riunione abbia in vista di lavorare alla liquidazione degli affari di tale compagnia “ vociferandosi che ormai la sua situazione debitoria fosse insostenibile. Quale che sia stata la fine di quest’impresa – pressoché ignorata, ch’io sappia, dalla storiografia triestina – essa mostra con chiarezza come pure l’occhio degli ungheresi si volga verso il “Danubio salato “, via di comunicazione dal vantaggio *strategico* aggiuntivo d’essere cerniera con l’altro fronte aperto della monarchia viennese, quello sud-occidentale italiano legato al possesso della Lombardia. Un fronte *non secondario* e via via più importante col volgere degli eventi: “per l’Austria – scriverà nel 1859 Friedrich Engels - […] il possesso della linea del Mincio con Peschiera e Mantova è un’assoluta necessità “. Lungo il secolo XVIII, mentre lascia dischiusa qualche prospettiva occidentale attraverso la Toscana dei Lorena, valorizza ulteriormente l’alto Adriatico, parte essenziale della via di comunicazione paesi ereditari-Lombardia per il tramite di Pontelagoscuro e il Po dove transitano “ quasi tutti li Colli, che dall’Italia, particolarmente da Lombardia, vengono spediti a Trieste, Venezia e Bolzano, per essere inoltrati nella Germania, e viceversa, dalla Germania nell’Italia “ . Uno scenario già in sostanza presente alla mente del ferrarese Fortunato Cervelli che nel 1729 si era presentato alla corte di Vienna proponendo tra l’altro un piano per fare di Trieste, via Po, il perno di un commercio tra milanese, mantovano, ferrarese, Istria e regno di Napoli e vi aveva trovato udienza e prebende in quanto, notano i veneziani, “ è tale l’impressione di cercare ad ogni costo le strade per introdurre commercio e marinai” a Trieste che chiunque si presentasse con qualche idea era accolto a braccia aperte. Perché, però, il circuito Trieste-Po-Milano possa divenire preferibile – sottolineeranno al tramonto degli anni 1760 Pietro Verri e Antonio Greppi – occorrevano adeguati provvedimenti fiscali, presi i quali la via Trieste-Pontelagoscuro-Po-terre lombarde sarebbe risultata la più conveniente [79].

La (necessitata) “scelta orientale “ è un’opzione strategica ben chiara al De Giuliani del 1785 che sottolinea, nel

---

[79] F. Engels, *Po e Reno*, trad. It., Roma 1952, pp. 45-46; *Sull’ingrandimento di Trieste …*, cit., p.20; *Mémoire de M. Michel Consul de France a Trieste du 10 juillet 1770*, ADT. 1\2 A 32 ;*Il Mentore …*, cit. , III, p. 220; *Austriaci o sia Trieste, Fiume e c. o sia loro comercio, navigatione et arti*, ASV, Savi alla mercanzia, II serie, b. 7 (su Cervelli vedasi Alberto Caracciolo, *Innocenzo Cervelli ferrarese “ neofita” e la politica commerciale dell’impero* ,Milano, 1962); *Relazione di Pietro Verri e Antonio Greppi del 1° settembre 1769*, AST, Intendenza commerciale, b. 422

rappresentare le possibilità di sviluppo futuro di Trieste: " la nostra situazione […] in rapporto al Levante è piuttosto favorevole " . E quindi propone ai suoi lettori - *in primis* all'imperatore - un ardito scenario.

> Nello stato attuale di cose v'è molta apparenza, che il commercio dell'Indie Orientali per il capo di Buona Speranza debba poco a poco mancare. Una troppo grande concorrenza distrugge i monopolj, i profitti devono mancare, le spese rimangono sempr'enormi, e sempre le stesse in una si lunga Navigazione che non ammette economia di sorte alcuna. Dall'altra parte le manifatture dell'Indie trovano in oggi assai limitato il consumo nell'. Europa. Da per tutto si son fatte delle leggi proibitive. Il disinganno succedette alle prime prevenzioni. Le compagnie non sono più così felici, come lo erano altrevolte, ed a riserva delle Società, che vi anno dei stabilimenti esclusivi, non vi resta più, se non a rischiar delle perdite. Si rifletta ancora che il Maomettismo come tutte le altre Religioni dopo le sue epoche di superstizione avrà le sue epoche di rilassamento. Già s'incomincia a conoscere il ridicolo di una legge, che fa un dovere dell'inazione. Già i spiriti trovano del piacere nel violarla. Già la barbarie non è più quella. E l'Egitto, e la Grecia da dove partirono le arti, e le scienze potrebbero sentire un'altra volta l'influenza dello stesso cielo. *Allora tutto potrebbe cambiar d'aspetto. Ecco il Mediterraneo divenir nuovamente il Teatro di un gran commercio. L'adriatico più frequentato. E Trieste acquista nuove relazioni*. Il tempo deciderà se questi non sono che puri sogni. Per ora l'illuminata attività di un Monarca può concorrere in parte a realizarli [80] .

Quale più audace manifesto di una Trieste che di una impossibilità e della sua debolezza fa una forza ?

Donde trae De Giuliani il suo immaginifico quadro ? Da un lato, ce lo dice lui stesso, dalla ferrea fiducia nella " libertà" economica e, quindi, dal convincimento – per dirla con Adam Smith - che i monopoli " sconvolgono in misura più o meno grande la distribuzione naturale dei fondi della società " e che "ogni squilibrio nella distribuzione naturale dei fondi è necessariamente dannoso per la società in cui si verifica " [81] . Dall'altro, probabilmente, dalla congiuntura determinata dalle guerre di successione spagnola e austriaca che per breve periodo sembrano mutare lo stato delle cose tanto da rimettere nel gioco dei grandi traffici mondiali pure Venezia [82] . De Giuliani è infatti

---

[80] De Giuliani, *Riflessioni politiche…*, cit., pp. 103-106. Corsivo mio

[81] Smith, op. cit., II, pp. 631-632

[82] Cfr. Frederic C. Lane, *Storia di Venezia*, trad. it., Torino 1978, p. 487 (l'ed. orig. Inglese è del 1973) nonché Massimo Costantini, *Resistenza al declino e*

sempre attento alla realtà e ai suoi effetti sull'area su cui Trieste insiste. In un già citato documento inedito dell'inizio del secolo XIX le conseguenze della rivoluzione francese, che – si è visto – lo porta a elaborare una teoria sulla storia universale, lo inducono a pensare che " in oggi il Mar nero, l'estremità dell'Adriatico, e in generale li Paesi austriaci chiamano a sé il commercio " per il crollo delle potenze fino ad allora dominanti, rovine " che contribuiranno [si noti il futuro] alli più decisi ingrandimenti della Città di Trieste, alla fondazione e alli progressi dell Città di Odessa nel Mar nero, e alla prosperità delle nuove Città dell'America Indipendente ".

Poco importa, tuttavia, quanto, e se, l'orizzonte delineato da De Giuliani nel 1785 fosse realistico. È chiaro infatti che si è in presenza di un proclama politico volto a superare la "diffidenza" del ministero e quindi – una volta di più – a chiarire " perché Trieste " e, con questo, perché tante spese.

L'acutezza e l'originalità dello scenario sta nel tentativo, azzardato, di comporre l'"utopia" oceanica e la realtà mediterranea, che Vienna peraltro aveva ben presente fin dai tempi di Carlo VI [83] . Prospettiva indispensabile, sembra al triestino, in quanto a Vienna se non si può non prendere atto di quanto a Trieste è avvenuto e sta avvenendo non si rinuncia al sogno oceanico: solo così infatti l'impero potrebbe divenire vera grande potenza e non, come di fatto l'Austria sempre fu, potenza "regionale" sebbene piantata nel cuore dell'area più forte del pianeta e ai suoi equilibri indispensabile.

10. I sogni del signor Bolts

Con ogni evidenza il quadro che De Giuliani tratteggia è del tutto fantasioso, intrinsecamente, al di là di qualsiasi riferimento congiunturale e di qualsiasi confronto con dati quantitativi. Il suo tentativo di ricomposizione dei due orizzonti è infatti anacronistico, fondato come è su un implicito paragone – che è una metafora:

---

difesa dell'autonomia: le nuove dimensioni dello spazio marittimo veneziano in Id, a cura di, *Il Mediterraneo centro-orientale fra vecchie e nuove egemonie*, Roma, 1998, p.141 e Caizzi, op. cit., pp. 223-224 dove l'a. mette pure in rilievo come " i Veneziani più accorti non s'illudevano che fosse fuoco destinato a durare ". Quando alla tesi di De Giuliani di seguito citata cfr. De Giuliani , *Scritti inediti*, cit., p. 234

[83] Cfr. Babudieri, op. cit., pp. 14-23 nonché Pierpaolo Dorsi, *Trieste e la conquista dei commerci del Levante* in Pavan, a cura di, op. cit. pp.24-40

Trieste come Venezia. Quale la Venezia magnifica dei secoli gloriosi del suo splendore. Sennonché proprio la decadenza di Venezia – dovuta al venir meno del ruolo mondiale del Mediterraneo – permette la crescita quale terminale, via via più grande, del “ Danubio salato “ di una Trieste che alle sue spalle ha una media potenza continentale.

Del resto proprio in quello stesso 1785 in cui De Giuliani scriveva aveva dovuto dichiarare fallimento la Società imperiale per il commercio asiatico di Trieste e Anversa alla cui testa stavano il banchiere “ belga “ Carlo Proli e William Bolts, nato in Olanda da padre tedesco, a soli 19 anni entrato al servizio della Compagnia inglese delle Indie Orientali con cui aveva poi clamorosamente rotto facendosi “ un nome nella letteratura coloniale illuminata come suo critico aggressivo “ [84] col volume *Considerations on Indians Affairs Particularly Respecting the Present State of Bengala and its Dependencies*, del 1772. Due anni dopo Bolts presentò alla corte di Vienna la proposta di costituire una compagnia austriaca per le Indie. Che venne accolta. Bolts appariva – secondo le parole del granduca Leopoldo di Toscana, poi molto compiaciuto di vedere approdare sulle coste dei suoi domini navi giunte da lontani lidi asiatici -

> un uomo che ha infinito talento, grande attivismo e conoscenza dei luoghi, delle lingue e dei commerci delle Indie. È molto ardito e intraprendente, ma lo credo avventuriero, visionario e né leale né sincero [85].

La corte, d’altronde, non aveva mai rinunciato all’idea di vedere navi austriache solcare gli oceani e le bandiere imperiali sventolare in India, dove la Compagnia di Ostenda aveva creato alcune “ fattorie “ , durate oltre la sua fine. Per questo, sosteneva Marco Foscarini, a corte sempre avevano trovato udienza persone“ che non avevano “ altro passaporto che la sfrontatezza”, né altro “ reddito che la credulità dei gonzi “. E non solo ai tempi di Carlo VI, come ha notato Giacomo Braun, già oltre settant’anni fa.

In tale ostinazione c’era innanzitutto una ragione politica: solo così l’impero sarebbe stato realmente una “ grande “ potenza. E c’era un convincimento economico, così delineato da Walter Markov:

> poiché non si poteva rinunciare alla importazione di merci provenienti dall’Oriente, dall’India e dalla Cina, queste importazioni, per non costituire un commercio passivo,

[84] Markov, op. cit., p. 11

[85] N. L. Hallward, *William Bolts. A Dutch Adventures under John Company*, Cambridge, 1920, p. 193 (debbo la segnalazione di questo lavoro alla gentilezza di Giorgio Gilibert); Babudieri, op. cit., p.37 n. 6

dovevano essere compensate da esportazioni austriache attraverso uno scambio commerciale *diretto* [86] .

Per questo non si poteva pensare all'intermediazione di Amburgo (donde l'insistenza sui triestini per far loro dire d'essere concorrenziali con le città del nord) e, una volta fallita per l'opposizione delle potenze marittime l'opzione di Ostenda abitata da " nazione provetta nelle cose di mare " [87], ci si era persuasi " di far beneficiare Trieste dell'interdetto scagliato contro il porto dei Paesi Bassi ", nonostante si fosse stati avvertiti che " il commercio con le Indie attraverso l'Adriatico […] avrebbe determinato una perdita del cinquanta per cento fin da primo viaggio e avrebbe condotto alla bancarotta al ritorno dal secondo " [88] .

Questa previsione – di Pietro Proli e Louis Bernaert, rappresentanti della Compagnia d'Ostenda – si dimostrò, tutto sommato, realistica. La Società che nel 1785 falliva aveva infatti preso il posto di un'altra compagnia, la Compagnia imperiale asiatica di Trieste, promossa sempre da Bolts,.

Profittando della tensione fra Regno Unito e Francia provocata dalla rivolta delle colonie nordamericane Bolts, nel frattempo nominato tenente colonnello dell'esercito imperiale, era partito e con un viaggio avventuroso era giunto alle Indie, dopo essersi fermato sulle coste dell'attuale Mozambico dove aveva lasciato una piccola guarnigione. Sul litorale indiano e nelle isole Nicobare aveva fondato " fattorie " imperiali, rapidamente spazzate via non appena le potenze marittime e i loro alleati, come il Portogallo, non più in altre faccende affacendati, decisero di rimettere a posto le cose.

I sogni di Bolts, e di Vienna, s'infrangevano contro le dure leggi dei rapporti di forza.

Nonostante l'intestazione delle due società fondate da Bolts in cui campeggiava il suo nome Trieste era stata relativamente coinvolta dai sogni visionari dell'avventuriero olandese di padre tedesco e cultura inglese. Le navi che avevano attuato la spedizione alla volta dell'Atlantico e dell'Oceano Indiano erano partite da Livorno e a Livorno, lo si è già accennato, avevano fatto scalo i bastimenti di ritorno dalle Indie. Trieste, una volta di più aveva svolto una funzione mediterranea: dalle sue banchine erano partite per il porto toscano merci, armi, uomini promessi da Vienna a Bolts. Sarebbe tuttavia errato pensare che le illusioni oceaniche dell'impero e i tentativi per realizzarne non abbiano incidenza

---

[86] Braun, op. cit. , pp. 217 e 198; Markov, op. cit. , p. 10
[87] Donado, op. cit., p.635
[88] Huisman, op. cit. ,p. 480

alcuna sulla città e il suo sentire. Vi depositano – lo si è più sopra osservato – competenze, quali quelle degli ex dipendenti della Compagnia di Ostenda. Mettono in contatto con orizzonti larghi la città, dove giungono uomini e capitali da diverse parti, ad esempio: i Paesi Bassi. Fanno germogliare e crescere – pure per la presenza di attività che impongono contatti con mercati oceanici quali lo zuccherificio - un immaginario collettivo, che dura nel tempo.

Così, ad esempio, dopo la Restaurazione si guarderà ancora una volta alle grandi distese oceaniche come al " destino" dei traffici triestini.

" È un'esperienza di fatto, che il commercio cogli Americani è fra tutti gli altri il più lucroso per l'Austria" , scrive nel 1821 Brodman, che aggiunge:

> agevole riesce il comprendere i bisogni immensi che provano ambe le Americhe e l'Indie Orientali […] de' principali nostri prodotti "

per cui sarebbe utile " di nuovo rimettere" quei " stabilimenti appena incamminati " che Bolts aveva fondato e poi abbandonato in quanto

> la guerra con l'impero ottomano e le successive coi rivoluzionarii di Francia hanno fatto cessare intieramente i navigli nazionali da simili viaggi lungi e pericolosi sotto il paviglione austriaco ".

E tuttavia Brodman ben sa e dichiara a chiare lettere che " oltre l'America sono gli Stati del Levante [quelli] verso i quali si dee dirigere il commercio e la navigazione austriaca " [89].

11. L'America dell'Adriatico

Una volta ancora, dunque, una Trieste non " oceanica" ma mediterranea, volta al Levante, *caput*, via via più attuale, di quello che era stato il *sinus* dei veneziani. Così ce la rinvia l'analisi della sua attività portuale, e del resto la cosa già era chiara ai veneziani a metà secolo XVIII come risulta, ad esempio, da un documento del 1749 in cui i preposti veneti al commercio scrivono:

> si mira ad escludere dalla Germania tutto il nostro commercio degli effetti del Levante, e toglierci quello di Lombardia, ed occuparci quello de' Svizzeri.

---

[89] Brodman, op. cit., pp. 46, 52, 54, 46

Così ce la delinea *Il mentore de' negozianti*, per cui

> giacché gl'incontri di Bastimenti dall'Olanda e dalli Porti di Francia e al Mar di Settentrione, ecc. direttamente per Costantinopoli non sono troppo frequenti; così si spediscono i colli verso Costantinopoli, per la via di Marsiglia, Genova, Livorno e Trieste; poco per la via di Venezia, ma più per quella di Smirne, mediante Venezia, e *principalmente* per Trieste, e da Smirne a Costantinopoli.

Così, si è visto, ce la prospetta il suo massimo intellettuale del secolo XVIII.

Così ce la propone in filigrana a metà del secolo successivo un Ippolito Nievo polemicamente memore delle glorie della Serenissima: Venezia ormai " una locanda " e " Trieste, una bottega, non bastano a consolare le tue [dell'Adriatico] rive del loro abbandono " [89] .

Quest'orizzonte " ristretto" non è causa di stasi.

Casanova, nel denunciare quello che per lui era il *bluff* triestino, non può non prendere atto di una crescita demografica, notevole, della città.

Secondo l' " aggiunto al civico ufficio statistico demografico " Pietro Montanelli a metà secolo XVIII, nel 1754, il comune di Trieste avrebbe avuto 10001 abitanti, di cui 4221 residenti nel " territorio " (contrade esterne e altopiano) " senza contare la guarnigione e oltre 2000 forestieri"; vent'anni dopo – calcolando la popolazione sulla base di 5,5 membri per famiglia - Trieste e il suo territorio avrebbero contato quasi 16000 abitanti; nel 1795, esclusi i forestieri, la popolazione del comune – città, contrade esterne, altopiano – sarebbe ascesa a 27512 persone. Le recenti ricerche svolte da Marco Breschi, Aleksander Kalĕ, Elisabetta Navarra per la presente opera portano a valutazioni numericamente ma non sostanzialmente diverse. La *città*, per queste indagini, avrebbe avuto 11.000 abitanti nel 1758, 15.000 nel 1775, 21.000 nel 1795.

Primum movens della crescita della città e della sua economia appaiono traffici e attività manifatturiere da essi – e dalla stessa crescita urbana - indotte [90]. E tuttavia tali sono in quanto a monte

[89] riportato in Caizzi, op. cit., p. 203;*Il Mentore …*, cit., III, p. 123 (corsivo mio), ma si veda anche ivi, V, p. 225; Ippolito Nievo, *Confessioni di un italiano*, 20, 2 (ma si veda al proposito pure 21, 8). Le cifre che seguono nel testo sono tratte da Montanelli, op. cit. ,pp. 68-69, tab. I.B Popolazione della Città e Territorio di Trieste dal 1735 al 1904. Per parte sua *Il Mentore perfetto del negoziante* parla di 30.000 abitanti al 1797 " non contando gli esteri di semplice passaggio che si calcolano annualmente a 10.000 anime" (op.cit., V, p. 329)

[90] Nel 1786 Pittoni, per cui " le fonti principali di sussistenza in Trieste sono il commercio attivo, passivo, di transito, e di economia, e le manifatture ", enumera

c'è stata una *scelta politica*. Per questo a Trieste Angelo Ara e Claudio Magris si sentono dì applicare a Trieste la definizione di città " astratta e premeditata" coniata da Dostoevskij per Pietroburgo " analogamente cresciuta per decisione d'un governo anziché per un processo di sviluppo organico ". Pur non senza contraddizioni quella scelta politica ha favorito i commerci, ma al tempo stesso – e, in certo senso, soprattutto - ha promosso quelle "pubbliche Fabriche " sulla cui " voce sparsa " - ricordava, s'è visto, Alvise Foscarini - " incominciò a prender nome il Porto Franco di Trieste".

Il molo costruito – scrive nel 1751 il podestà di Capodistria – " sul modello del porto di Livorno", il lazzaretto, ma pure città nuova. Iniziata quando " il defonto imperatore Carlo VI ", nell'anno 1730, comperò le saline

> ed ordinò fossero turrate e fatto un piano con l'idea che vi si errigesse una nuova città. Infatti furono queste turrate. Dopo ciò fu permesso a chiunque volesse fabbricare, gli sarebbe stato assegnato un fondo a loro piacere a gratis per il corso di dieci anni [...]. Doppo tale sovrana permissione incominciarono gl'osti e Bottari per ritrovarsi nella città ristretti a fabbricarsi i loro alloggi con i loro Magazzini, dopo fu ordinato che li fabbri non dovessero dimorare in città su il supposto di fuoco, questi furono costretti di formarsi ancor loro le proprie case, e botteghe, e chi non aveva il modo ha procurato denari ad interesse per fabbricare. E questo sotto l'imperator defonto Carlo Sesto.

Maria Teresa riprende e continua i progetti del padre; vuole, scrive il console veneto sul finire del 1762, " ridur Trieste in altro Amsterdam" . Fa costruire la dogana, la pesa pubblica e ordina l'erezione di due moli

> e per tale lavoro principiò a concorrere del popolo con le loro arti, di muratori, falegnami, tagliapietre, a travagliare giornalmente con essersi in poco tempo aumentato il popolo di 2\m [duemila] persone, la città rittrovandosi ristretta a riccoverae tale gente, cominciarono i proprietarj dei Stabili ad alterare gli affitti delle Case e botteghe, che gli abitanti non

---

le seguenti principali attività " industriali ": fabbriche di rosoli, di saponi, di cere, di cremor tartaro, di " telle lunete", di " verde eterno", di canditi, di pasta, di carte da gioco, di terraca; manifatture di terraglie e maioliche; zuccherificio; concerie (Dorsi, *" Libertà" …*, cit., pp. 179-181). Un decennio dopo *Il Mentore perfetto del negoziante* , che appare un ottimo *promoter* della città, parla di " fabbriche e manifatture" di: " azzurro di Berlino", biacca, verderame distillato, candele, canditi e confetture, concerie di pelli e cuoi, " magistero di Gialappa", maiolica fine, " paste all'uso di Napoli e di Genova ", sapone, rosolio, cotoni filati rossi, tele da vele, sartiami e gomene, triaca, carte da gioco, cera, " vitriolo di Cipro", zolfo in canne (op. cit., V, pp. 333-336)

> potendo soffrire un'annuale alterazione, sono costretti a fabbricare, e chi attendeva alla mercatura spolpare i loro capitali per fabricarsi la loro abitazione. Come infatti fin ora si sono errette al n. 130 case, delle quali tre parti sono occupate dalli osti e dai Bottari, ed una parte, che esercita la mercatura [91]

Casanova propone un quadro dai tratti significativamente differenti, che fa intravedere forti movimenti speculativi. Concordante, peraltro, sia pur parzialmente, con l'anonimo informatore veneto edito da Luciana Morassi. Per quest'ultimo – che scrive nel 1747 - nuove case erano state " erette sopra fondamenta debolissime " causa l'impossibilità di " assodarsi " del materiale " con cui si sono imbonite le saline ". Trent'anni dopo l'avventuriero e seduttore veneziano, di ritorno dal lungo esilio, è altrimenti severo. Il lazzaretto – sostiene – era stato " fabbricato contro le regole poiché non isolato ". Le case di città nuova erano " inabittabili ": perché l'aria delle ex saline era " infetta"; perché, soprattutto, erano soggette a " violentissimi colpi di vento " in quanto " troppo esposte nella lunghezza e drittura delle costrutte strade". Queste ultime poi erano " sempre rovinose nel suolo quantunque a gravi spese lastricate, poiché troppo basse vengono penetrate dall'acqua del mare, che smuove il lastricato terreno e l'inonda". Ne consegue che " queste case di qua e di là dal ponte rosso restano inabitate ". Era questa la causa essenziale della crescita imponente, al crescere della popolazione, dei fitti delle case di città vecchia. Nel 1785 De Giuliani pare propendere per il quadro schizzato da Casanova:

> a Trieste non si pensò che a condurre linee rette, e la prima linea, che il caso fece nascere diede norma a tutto il resto.

Così

> se nel piano della Città nuova un' [sic !] esperto Dinocrate avesse avuto i debiti riguardi a questo vento [la bora] , il mare, la città potevano essere meglio al coperto.

Non a caso " nella città vecchia appena se ne sentono le impressioni " .

---

[91] *Trieste nel 1768. Descrizione scritta nell'anno 1768 da persona dello stato mercantile, giunta imperfetta nella parte che riguarda la colonia dei Greci,* ADT, 12 A 6\1 , f. 3. La notazione del podestà di Capodistria è in Dandolo, op. cit., p. 88; quella del console veneto è citata in Georgelin, op. cit., p. 107 (Georgelin interpreta la metafora in senso economico, ma c'è un altro suo possibile risvolto in senso urbanistico e architettonico come si desume da Caputo, Masiero, op. cit. , pp. 46-47). La citazione di Ara e Magris sta in A: Ara, C. Magris, *Trieste*, Torino 1987[2], p. 4

Anche i canali – si è visto – non apparivano perfetti, adatti all'uso per cui erano stati concepiti, almeno a giudizio del console francese [92].

Né meglio andavano le cose riguardo alle opere portuali, almeno a stare a un osservatore attento, e non banale, come Pellegrini secondo cui, quanto a quei manufatti,

> si vede chiaro, che la grandiosità dell'idea, e della magnificenza l'ha guadagnata sopra l'utile, che poi è restato indietro per l'impossibilità di supplire alle spese.

Le speculazioni edilizie hanno deleteri effetti economici generali, sottolinea l'anonimo estensore della memoria conservata a Vienna datata " à Bordeaux le 11 nov. 1769 " e indirizzata al sovrano. Non bisogna – scrive – permettere che si continuino a costruire case a Trieste; ce ne sono già troppe " per il commercio attuale". E aggiunge:

> ho osservato che […] i mercanti hanno la follia di mettere la maggior parte della loro fortuna, e a volte pure al di là di essa, nel costruire delle case, ciò che li intralcia nel loro commercio e li impegna in operazioni onerose che poi li obbligano a dichiarare bancarotta o a rimanere in una certa inazione forzata, senza potere estendere i propri traffici [93].

Le opere pubbliche volute dal centro attirano nuovi abitanti: capimastri, tagliapietre, muratori, falegnami, carpentieri. Vengono dalle zone circonvicine, venete in particolare. Un brulichio di persone che, oltre nuove abitazioni, chiede pure nuove derrate, attira denaro e nuova gente, da più lontano.

Ancora una volta De Giuliani è illuminante.

Tratteggiando l' " attuale aspetto della città " descrive i suoi abitanti come " una popolazione composta di varie Nazioni, ed in parte di fuggitivi, di banditi, di micidiarj, e bisognosi stranieri ", un'umanità varia e difficile – scrive con fiducia davvero illuministica sulle virtù del lavoro - che " vive pur quivi tranquilla per nessun'altra ragione, se non perché l'uomo nato per essere agitato, vi trova nell'innocente e facile esercizio della sua industria la sua felicità, e contentezza " [94] .

Gli fa eco l'anno successivo il capo della polizia. Dopo avere tracciato – con evidente prudenza e la necessaria dose di adulazione per il sovrano e il governo - un quadro tranquillizzante sulla vita della città e avere messo in evidenza lo spirito di

---

[92] Luciana Morassi, *Un rapporto segreto su Trieste del 1747*, " Metodi e ricerche ", n.s., XVII, 1(genn.-giu. 1998), p. 33; Curiel, op. cit. , pp.165-166; De Giuliani, *Riflessioni …*, cit., pp. 33 e 32-33. Quanto ai canali vedi sopra *ad notam* 66

[93] Leonardi, op. cit., p. 312; doc. cit. *supra* alla n. 24

[94] De Giuliani, *Riflessioni …*, pp. 61-62

tolleranza che anima una popolazione da tempo avvezza a trattare " con diverse nazioni, di religione diversa, le quali frequentano questa Città e vi si stabiliscono" per cui – attraverso contatti e affari – il popolo " à veduto e sperimentato che l'Accattolico può essere, ed è, uomo onesto ", al quesito quali siano le passioni, le virtù e i vizi dominanti risponde:

> il popolo della Città forma un complesso di molte Nazioni; i Protestanti, i Greci, gli Ebrei sono nazioni sagaci, senza vizi; la pontificia, veneta e napolitana è attiva, vivace, portata al senso, ed al furto, e sanguinaria; li dalmatini sono d'una attività e robustezza straordinaria, buoni navigatori, ma sanguinari e ladri. Vi sono molti esteri che ànno commesso delitti, e specialmente omicidi

"di conseguenza, che perciò – termina Pittoni non solo rivendicando il ruolo del suo ufficio ma rivelando per intero la sua personalità - può dirsi non avere ancora il popolo abbitante in Trieste un proprio particolare carattere; il tutto si mantiene in ordine con una esata e severa Polizia, senza però turbare l'allegria "[95].

Da questi ritratti corali dei triestini della seconda metà del Settecento risulta abbastanza chiaro quanto intendeva un nobile francese scrivendo, all'inizio del secolo XIX, al fratello esule, fattosi mercante e stabilitosi a nella città di S. Giusto: Trieste è " la Filadelfia d'Europa" meta dei " pionieri del nostro vecchio continente " [96].

Era stato lo sviluppo delle " fabbriche ", dei traffici, di attività manifatturiere ad attrarre a Trieste tante persone, ma anche, una volta di più, *scelte politiche*. Ordinanze imperiali avevano promesso immunità ai trasgressori delle leggi nei paesi vicini [97]. In

---

[95] Dorsi, *" Libertà" e ….*, cit. , p. 145

[96] cit. in Giulio Cervani, *Figure rappresentative nella prima metà dell'Ottocento: Pasquale Revoltella da negoziante a barone* in *Sogno e consapevolezza del cosmopolitismo triestino. Pasquale Revoltella 1795-1869*, Trieste 1996, p. 15

[97] " Gli esteri esercitanti la mercatura nei Porti Franchi, le loro famiglie, serventi o fattori non dovranno essere molestati né nelli beni né nelle loro persone per causa di debiti contratti fuori de' Nostri Stati Austriaci […]. Parimenti non dovranno li medesimi essere arrestati e puniti per alcun delitto da loro commesso fuori delle Nostre Provincie Austriache " (*Instruzione in qual modo li Nostri Comandanti, et Officianti d'ambi Nostri Porti Franchi maritimi della Austria Interna Trieste e Fiume in umilissima esecuzione dell'emanate nostre graziosissime Patenti in un, et altro abbiano a contenersi verso li Trafficanti, Negozianti, Manifattori, Artisti e cadaun'altra persona* [emanata da Carlo VI il 19 novembre 1725] in Kandler, *Emporio e portofranco …*, cit., p. 126).

Già all'inizio degli anni Trenta nel suo più volte citato memoriale Marco Foscarini denunciava l'asilo dato ad assassini nel litorale austriaco (cfr. Braun, op. cit., p. 231)

particolare a chi praticava il contrabbando, attività quanto mai diffusa nelle economie di *ancien règime*, moralmente poco riprovata [98], e anzi utilizzata pure da imprenditori legali come Grassin Vita Levi, personaggio di grande rilievo nella Trieste settecentesca [99] . Né meraviglia: come ha scritto Joan Robinson " se il perseguimento del profitto è il criterio d'un comportamento appropriato non c'è possibilità di distinguere fra l'attività produttiva e il furto". D'altronde, " come il Purgatorio, incertezza e rischio rendono gli imprenditori altrettanti peccatori riabilitabili " [100] .

Donde giungono i nuovi " pionieri " della " Filadelfia d'Europa" ?

Si ritorni alla pagina di Pittoni. Vi si trovano enumerati: protestanti, greci, ebrei , veneti, pontifici, sudditi del Regno di Napoli, dalmati.

Ne sgorga tra l'altro la visione di una città dai molteplici credo religiosi. Predomina in assoluto il cattolicesimo romano di cui, secondo Montanelli, risultano adepti 9278 delle 10664 persone censite nel 1775, e cioè prima dell'editto di tolleranza emanato da Giuseppe II nel 1781; per parte sua Pittoni conta, nel 1786, quindi dopo l'editto di tolleranza, 12759 cattolici su 14230 abitanti *della città* [101]. Altrimenti non potrebbe essere. Alla Chiesa di Roma appartengono in massima parte diversi gruppi etnici che insistono sulla città e il suo territorio. I "nativi " – di lingua italiana e di lingua slovena – e i " vicini " : austriaci, croati e ancora sloveni ma pure

---

[98] Il contrabbandiere – annota Adam Smith, figlio di un funzionario delle dogane e lui stesso , per qualche tempo, nelle dogane impiegato - " biasimevole per aver violato le leggi del suo paese, è spesso incapace di violare quelle del diritto naturale e sarebbe stato sotto ogni aspetto un cittadino eccellente se le leggi del suo paese non avessero reso un crimine ciò che la natura non ha mai inteso come tale " (Smith, op. cit., II, p. 898). Il contrabbando infatti, scrive Cesare Beccaria all'inizio degli anni 1770, " cresce in proporzione del peso della gabella " (C. Beccaria, *Elementi di economia pubblica* in Id., *Opere*, a cura di S. Romagnoli, Firenze 1971, I, p. 608) di modo che lo stesso Beccaria aveva tentato di calcolare in termini matematici " per quanto valore di una data merce i mercanti dovrebbero defraudare la regalìa cosicché, anche perdendo il resto, si trovassero per il guadagno del contrabbando collo stesso capitale di prima " (*Tentativo analitico su i contrabbandi* in *"Il Caffè" 1764-1766*, a cura di Gianni Francioni e Sergio Romagnoli, Torino 1993, p. 172)

[99] Cfr., al riguardo, Gestrin, Miheliè, op. cit. ,p. 92

[100] Joan Robinson, *Freedom and Necessity. An Introduction to the Study of Society*, London 1970, p.116; Vincenzo Ruggero, *Economie sporche. L'impresa criminale in Europa*, Torino 1996, p. 81

[101] Montanelli, op. cit., p. 122; Dorsi *"Libertà" e* ….. cit., p.143. Ivi ovviamente pure le cifre che seguono nel testo sugli " acattolici". La distinzione del *Mentore* … all'interno degli ortodossi cui si allude più avanti nel testo è in op. cit. ,V, p. 329

veneti, pontifici, napoletani. Il rimanente 8,8 per cento della popolazione professa cinque diverse confessioni, quattro cristiane e una no, Se si osservano queste minoranze dal punto di vista dei flussi migratori rivelano due direttrici di arrivi nella città: una, più contenuta, settentrionale e nord orientale; una, più robusta, meridionale. La prima è formata da luterani e calvinisti (pure di provenienza boema e ungherese): l'altra da armeni e greci (dizione sotto la quale parrebbero essere ricompresi tutti gli ortodossi, distinti, nel 1797 da *Il Mentore perfetto del negoziante* in nazione greca e " schiavona "). Armeni e greci costituiscono nel 1775, per Montanelli una comunità curiosamente simmetrica, sotto il profilo quantitativo, con gli ebrei: 402 contro 404. Undici anni dopo, a quanto scrive Pittoni, gli ebrei supererebbero di molto il gruppo " greco": 634 contro 518. È l'inizio di un'ascesa che porterà gli ebrei a essere la più forte minoranza religiosa della città.

Questa molteplicità religiosa è frutto di una politica di tolleranza, che si sviluppa e consolida con il tempo. Non è qui il luogo per seguirla: del resto, è stata illustrata nei suoi dettagli nel lavoro – già citato – di Liana De Antonellis Martini. Più interessante ai nostri fini è cogliere, sia pur rapidamente, i flussi che quei dati indicano. Dal mondo del Levante, non v'ha dubbio, muovono verso Trieste i Greci a seguito di una serie di mutamenti che investono le strutture dell'economia ottomana [102] e per l'indubbio interesse che per essi si mostra dall'interno dell'impero. Come scrive nel 1751 il podestà di Capodistria: " la Greca Nazione sembra più dell'altre vagheggiata dalla Corte ". Di certo non da ultimo in quanto – si legge in un documento triestino del 1762 –

> che il commercio d'importazione ed esportazione tra li stati ereditari ed ottomani sia dalla parte allmeno del Littorale Austriaco attualmente esercitato dalli sudditi turchi senza alcuna, ò pochissima partecipazione de nostri negozianti è una verità […] dimostrata dalla ragione e dall'esperienza .

Un asserto che davvero non desta meraviglia. Qualche anno dopo l'anonimo estensore della già ricordata relazione data da Bordeaux 11 novembre 1769 nel raccomandare di concedere il titolo di consigliere di commercio solo a mercanti " expérimentés" aggiunge, inquieto, che " tale specie di uomini è rara nei paesi ereditari" dove " non c'è stata finora l'attenzione necessaria al commercio ".

---

[102] Cfr., al proposito, Traian Stoianovich, *The Conquering Balkan Orthodox Merchant*, " The Journal of Economic History", XX , pp. 234-313

Tipico esempio del "vagheggiamento" dei greci da parte dei circoli dirigenti absburgici si trova in Ricci che perora:

> la Nazione greca industriosa fin dal suo primo nascimento ha saputo accoppiare con l'industria, l'economia, e i suoi stabilimenti sono tanto estesi quanto quelli delli Ebrei e più numerosi. Nel tempo stesso che il commercio li somministra non indifferenti ricchezze, contribuisce alla loro conservazione e moltiplicazione l'esatta osservanza della sua religione, che li impone austera continenza nella tavola, e la caduta dell'Impero nazionale la esclude dal carattere di " Signore e Nobile ", e dalle spese a questo carattere annesse .

E sostiene la necessità di favorire la venuta dei greci (e degli ebrei) dalla Serenissima – facile ché " l'emigrazione da Venezia a Trieste è un traghetto di poche ore " - pur sapendo che " la Repubblica la riguarda con occhio di estrema gelosia " [103] .

Se l'area, per quanto vasta, d'origine dei " greci" è in qualche modo scontata *ex ante*, qualche problema in più pone la provenienza degli ebrei, una minoranza sparsa per tutto il continente europeo e il Vicino Oriente. La controprova di questo asserto viene dall'origine del nucleo iniziale dell'insediamento ebraico – quello, per intenderci, precedente la proclamazione del porto franco: si tratta – ci dicono gli specialisti – di ebrei askenazi, " di origine tedesca ma da lungo tempo italianizzati " [104].

Lungo il Settecento, al crescere della città e delle sue occasioni economiche, Trieste, come si è visto, attrae nuove presenze ebraiche. Da dove ? Lois Dubin non ha dubbi: dapprima – dice riferendosi a dati del 1748 che contano nella città 120 ebrei – la presenza di " forestieri" è in maggioranza schiacciante attribuibile a " italian" dalle aree vicine del Friuli austriaco e dell'Istria ma pure dalle " più distanti", *adriatiche*, Venezia, Ferrara e Ancona; " la sola eccezione è una persona di Amburgo". Il censimento del 1775 mostra lo stesso predominio italiano: "

---

[103] 1. Dandolo, op. cit., p. 87; 2. cit. in Marianne von Herzfeld, *Zur Orienthahandelpolitik Österreichs unter Maria Theresia*, " Archiv für Österreichische Geschicte ", 108 bandd, 1 Hälfte (1919), p. 292; 3. Ricci, *Eccelsa Cesarea Regia Suprema Intendenza Commerciale …*, p. 85. Sulla questione della frugalità dei greci cfr. Anna Matthaiou, *Interdictions religieuses et indetérminations nationales: les habitudes alimentaires des populations grecques sous la domination ottomane* in Giovanna Motta, a cura di, *I Turchi, il Mediterraneo e l'Europa*, Milano 1998, pp. 340-354

[104] Carlo Gatti, *Gli ebrei a Trieste tra Settecento e Ottocento*, in Giacomo Todeschini, Pier Cesare Ioly Zorattini, a cura di, *Il mondo ebraico. Gli ebrei tra Italia nord-orientale e Impero asburgico dal Medioevo all'Età contemporanea*, Pordenone, 1991, p. 313. L'asserto della italianizzazione dell'originario gruppo tedesco serve all'autore per dire che l'ebraismo triestino è comparabile con quello italiano e non ha, mi pare, nessun'altra valenza

Venezia in particolare era un'importante fonte di ricchezza e di potenziale umano" e altri ebrei veneziani, ricchi e meno prosperi, trovarono rifugio a Trieste " dopo l'espulsione degli ebrei dalle terre venete nel 1777". Negli ultimi decenni del secolo lo sviluppo di Trieste vi attrae ebrei dalle altri parti dei domini degli Absburgo (come Vienna e l'Ungheria) e dal " Mediterraneo orientale"[105]. Qui davvero Trieste si appalesa come l' " America dell'Adriatico " [106]. Trieste attira per le opportunità economiche, ma anche quale terra in cui non vigono restrizioni, come altrove. Un risvolto questo che non riguarda solo gli ebrei se è vero che fra " gl'individui professanti la Religione Riformata attualmente dimoranti nella Città di Trieste " che nell'aprile 1782 inviano a corte una supplica per avere il permesso di costruire una loro chiesa vi sono persone che " quantunque […] professino la medesima Confessione " sono " parte […] di Nazione Tedesca, *parte Italiana*, et parte Griggiona " [107].

Attraverso un'analisi de *Il Mentore perfetto del negoziante* Benjamin Braude è arrivato a concludere che " la preponderanza dell'attività commerciale ebraica era europea e non ottomana", essendo i greci a controllare in via prevalente i traffici con le terre turche [108]. A parte qualsiasi valutazione sulla sufficienza o meno delle fonti usate per giungere a conclusioni abbastanza certe, se il quadro offerto da Braude fosse esaustivo ne emergerebbe da un lato una banalità – Trieste quale piazza di transito e di convergenza di diverse linee di commercio- dall'altro la riprova del permanere, al fondo, nell'immaginario triestino della tensione fra realtà e "utopia" oceanica, probabilmente il maggior lascito – a ben vedere - del forse grigio, certo sognatore, magari ingenuo (quanto alle sue fantasie marittime) Carlo VI.

Al tramonto del Settecento, mentre stanno per incombere gli anni francesi, la scelta – non scontata e a lungo contestata - di Trieste quale porto ed emporio dell'impero pare ormai pacifica: la perseveranza – in alcuni momenti simile a vera e propria

---

105 Dubin, op, cit., p.21. Verso Fiume sarebbero invece affluiti ebrei boemi: cfr. Marchesi, op. cit., p. 24

106 Debbo questa definizione (in realtà attribuita all'Ottocento) a Claudio Zanier, in una ventosa e piacevole serata triestina. Poiché l'immagine è bella dovevo questo riconoscimento, che non è una chiamata di correo.

107 *A Sua Maestà L'Imperatore Umilissima Supplica de' Protestanti Riformati imploranti 1mo/ il permesso di far venire un loro Religioso di Nazione Svizzero; 2do di fabbricare in questa Città una Pubblica Chiesa* HKA, Kommerz Litorale, b. 502. Corsivo mio

108 Benjamin Braude, *The Jews of Trieste and the Levant Trade in the Eighteenth Century* in Todeschini, Joly Zorattini, a cura di, op. cit., pp. 345 e 347

cocciutaggine - dei suoi sostenitori viennesi – e carinziani e “cragnolini” – e i molti fiorini profusi hanno avuto la meglio. Li ha aiutati il progressivo e inarrestabile indebolirsi di Venezia, cui, da ultimo, ha contribuito pure la politica commerciale e marittima dell’impero, nonché, in modo determinante, il ruolo geopolitico che la storia ha imposto ai domini degli Absburgo, in una sorta di divisione internazionale del lavoro scandita dalla potenze oceaniche, *in primis* il Regno Unito. Così la vittoria e la stabilizzazione della scelta assumono una prospettiva diversa da quella pensata da Carlo VI e pure dai suoi successori, Maria Teresa e Giuseppe II. Comunque, il piccolo centro con caratteri urbani abbarbicato sul colle di S. Giusto, governato da un modesto e abbastanza miope “ patriziato”, è ormai – nonostante se stesso - una città mercantile nel pieno senso del termine.

L’interrogativo “ perché Trieste ?” se restava, e resta, pregnante sul terreno storiografico aveva nella realtà trovato una risposta precisa.

Roberto Finzi